



La Praille Sud-Ouest
“Camembert” en mouvement

Je tiens à remercier cordialement toutes les personnes qui m'ont aidé pour mon travail d'énoncé théorique et plus particulièrement mon groupe de suivi composé du professeur de sociologie urbaine et d'analyse de la mobilité au laboratoire de sociologie urbaine (LASUR) à l'EPFL, Vincent Kaufmann, de la professeure et directrice du laboratoire d'architecture et de mobilité urbaine (LAMU) à l'EPFL, Inès Devanthéry-Lamunière, du maître et assistant au LAMU à l'EPFL, Raphaël Dessimoz et de l'expert extérieur Stephen Griek, chef de projet au service Praille Acacias Vernets (PAV) à Genève.

Merci également à toutes les personnes que j'ai eu la chance de rencontrer au cours de ce travail en particulier, M. Albéric Hopf au service Praille Acacias Vernets (PAV), M. Jan Bega, chef de projet au Service Interfaces CEVA (IC), M. Vincent Bersot, président de l'association Genève Montagne, et M. Jérôme Grandchamp, architecte EPFL pour son aide dans ma recherche de l'expert extérieur.

Je remercie également mes proches qui m'ont soutenu durant ce travail.

La Praille Sud-Ouest
“Camembert” en mouvement

EPFL | ENAC | Section d'Architecture
Enoncé théorique 2014-2015

Pauline Demoulin

Vincent Kaufmann, professeur responsable de l'énoncé
Inès Devanthéry-Lamunière, directrice pédagogique
Raphaël Dessimoz, maître EPFL
Stephen Griek, expert extérieur

AVANT-PROPOS



AVANT-PROPOS

- “Ils sont bien pressés, dit le petit prince. Que cherchent-ils ?
- L’homme de la locomotive l’ignore lui-même, dit l’aiguilleur.
Et gronda en sens inverse, un second rapide illuminé.
- Ils reviennent déjà ? demanda le petit prince...
- Ce ne sont pas les mêmes, dit l’aiguilleur. C’est un échange.
- Ils n’étaient pas contents, là où ils étaient ?
- On n’est jamais content là où l’on est, dit l’aiguilleur.”

Antoine de Saint-Exupéry, *Le Petit Prince*, 1943

En permanence appelés à se rendre vers une nouvelle destination, à l’origine pour se nourrir, puis pour le commerce, les hommes ont toujours été en mouvement. Ce besoin de bouger est illustré dans le livre d’Antoine de Saint-Exupéry, *Le Petit Prince* par la réplique de l’aiguilleur “on n’est jamais content là où l’on est”. Au coeur de nos modes de vie, ces déplacements m’ont inspiré pour cet énoncé théorique et m’ont conduit à choisir le thème de la mobilité.

Pour illustrer ce thème, j’ai choisi de parler d’une ville que je connais. Ce choix m’a incité à poser un nouveau regard objectif et à faire abstraction de mes sentiments. À force de fréquenter des espaces, traverser des places, je me suis approprié certains lieux. Les premières images qui me viennent à l’esprit en pensant à la ville de Genève forment un imaginaire qui s’est construit au cours des années. Cependant, ces ressentis ne doivent pas influencer ma démarche.

05	AVANT-PROPOS
09	INTRODUCTION
15	PARTIE 1 : MOBILITE ET URBANITE 1 Les traces de la mobilité 2 La mobilité aujourd'hui 3 Dynamique du développement urbain
29	PARTIE 2 : NOUVELLE LIAISON FERROVIAIRE 4 À travers les échelles 5 Le projet hier, aujourd'hui et demain 6 La halte Carouge-Bachet
49	PARTIE 3 : LA PRAILLE SUD-OUEST 7 Contexte 8 Composition
81	PARTIE 4 : LE "CAMEMBERT" 9 Site d'expérimentation 10 Intuition 11 Démarche projectuelle
91	CONCLUSION
94	BIBLIOGRAPHIE

INTRODUCTION



Transports Public Genevois, Arrêt - Les Avanchets

INTRODUCTION



photographie de Edward Burtynsky, *Highway #1*, Los Angeles, Californie, USA, 2003

INTRODUCTION

1 Thèmes et intuitions

lecture du territoire

Le territoire peut être lu comme une superposition d'indices comme le définit André Corboz, référence incontournable en urbanisme : "Le territoire, tout surchargé qu'il est des traces et de lectures passées en force, ressemble plutôt à un palimpseste."¹. Les espaces que nous fréquentons sont les résultats d'une succession de modifications. Que ce soit par des causes naturelles ou faisant intervenir l'homme, le territoire se modifie en permanence et se transforme. André Corboz précise que "le territoire n'est pas une donnée : il résulte de divers *processus*."¹.

mouvement

À travers les années, les déplacements ont eu des répercussions importantes et ont laissé des empreintes sur le territoire. Depuis les origines, les hommes ont ressenti le besoin d'être en mouvement. S'intéresser à l'évolution des modes de déplacements permet de mieux comprendre un site pour anticiper son développement futur. Selon l'architecte et ingénieur Jean-Marie Duthilleul "si les hommes choisissent de circuler, dans les campagnes et dans les villes, c'est sans doute que ce mouvement permanent répond à une nécessité absolue : celle d'entrer en relation avec autre que soi."². Les hommes se déplacent à la rencontre de civilisations, vers de nouvelles richesses. Ces déplacements se sont intensifiés en suivant le rythme de l'évolution des modes de transport. Les répercussions sont visibles à toutes les échelles.

échelle

Chaque niveau d'études permet d'aborder des problématiques spécifiques car l'ensemble des phénomènes ne peuvent être saisis à un même niveau géographique. Pour saisir les qualités d'un territoire les observations doivent être combinées et articulées. Différents niveaux d'analyses spatiales permettent de mieux étudier un même phénomène. Pour comprendre un territoire, il faut identifier, interroger les différents éléments qui le composent pour révéler les interactions entre les échelles.

problématique

Ce travail tente de montrer comment une nouvelle infrastructure de transport, la liaison ferroviaire Cornavin - Eaux-Vives – Annemasse, actuellement en chantier et plus connue sous l'acronyme de CEVA peut modifier voire redéfinir un morceau de ville. Ce nouveau mode de transport offre des opportunités inédites pour le développement urbain de l'agglomération franco-valdo-genevoise. Jean-Pierre Stefani déclare que "Le CEVA nous offre l'opportunité de concevoir, de projeter, de développer et de créer des lieux de vie où l'attractivité est irriguée naturellement par le service qu'il nous rend, celui de nous transporter d'un point à un autre."³.

1 André Corboz, *Le Territoire comme palimpseste et autres essais*, Les éditions de l'imprimeur, "Tranches de Villes", 2001, 288p

2 Jean-Marie Duthilleul, *Circuler quand nos mouvements façonnent la ville*, exposition, Cité de l'architecture et du patrimoine, Editions Alternatives, Paris, 2012, 208 p, p19

3 Jean-Pierre Stefani, "CEVA, Le déclencheur d'une magnifique aventure de requalification d'espaces urbains", *CEVA, Histoire, parcours et perspectives*, Interface 16, 4 juin 2012, p3

INTRODUCTION

2 Démarche

évolution des modes de déplacement

La première partie de ce travail montre, à partir de l'évolution historique des modes de transport, comment les territoires et les modes de vie se sont modifiés. Les innovations des modes de déplacements fascinent en reposant des questions fondamentales pour le développement des villes. Je me suis plus particulièrement intéressée au phénomène d'étalement urbain.

extension des villes

Comme dans beaucoup de villes en Europe, le phénomène d'éparpillement urbain est perceptible à Genève. Entourée par le territoire français et limitée naturellement par les Alpes et le Jura, l'extension de cette ville est restreint. Dans ce contexte, les potentiels d'urbanisation sont importants dans les zones à densifier en périphérie de la ville.

CEVA

Dans la deuxième partie, j'ai cherché à retracer l'histoire d'un projet datant de plus d'un siècle, le CEVA, puis j'ai analysé son impact à deux échelles : dans l'agglomération franco-valdo-genevoise et dans le canton. Le CEVA révèle les opportunités de densification des zones à proximité des nouvelles gares. En plus de permettre de relier rapidement Cornavin à Annemasse, le CEVA génère des projets et le développement de nouvelles polarités. Ces lieux sont des endroits stratégiques, à la limite de la ville dense. Pour répondre aux demandes grandissantes des habitants, le CEVA offre une nouvelle vision pour le développement du territoire.

"Camembert"

La troisième partie analyse de manière plus précise un site localisé à proximité de la future halte de Carouge-Bachet, dans le quartier de la Praille. Surnommé le "Camembert", le lieu d'expérimentation se situe dans le quartier de la Praille Acacias Vernets (le PAV). Le développement en cours du plan directeur du PAV montre les potentialités de développement de ce morceau de ville au caractère historiquement industriel. Depuis quelques années, une planification en cours prévoit la mutation de ce quartier vers plus de mixité.

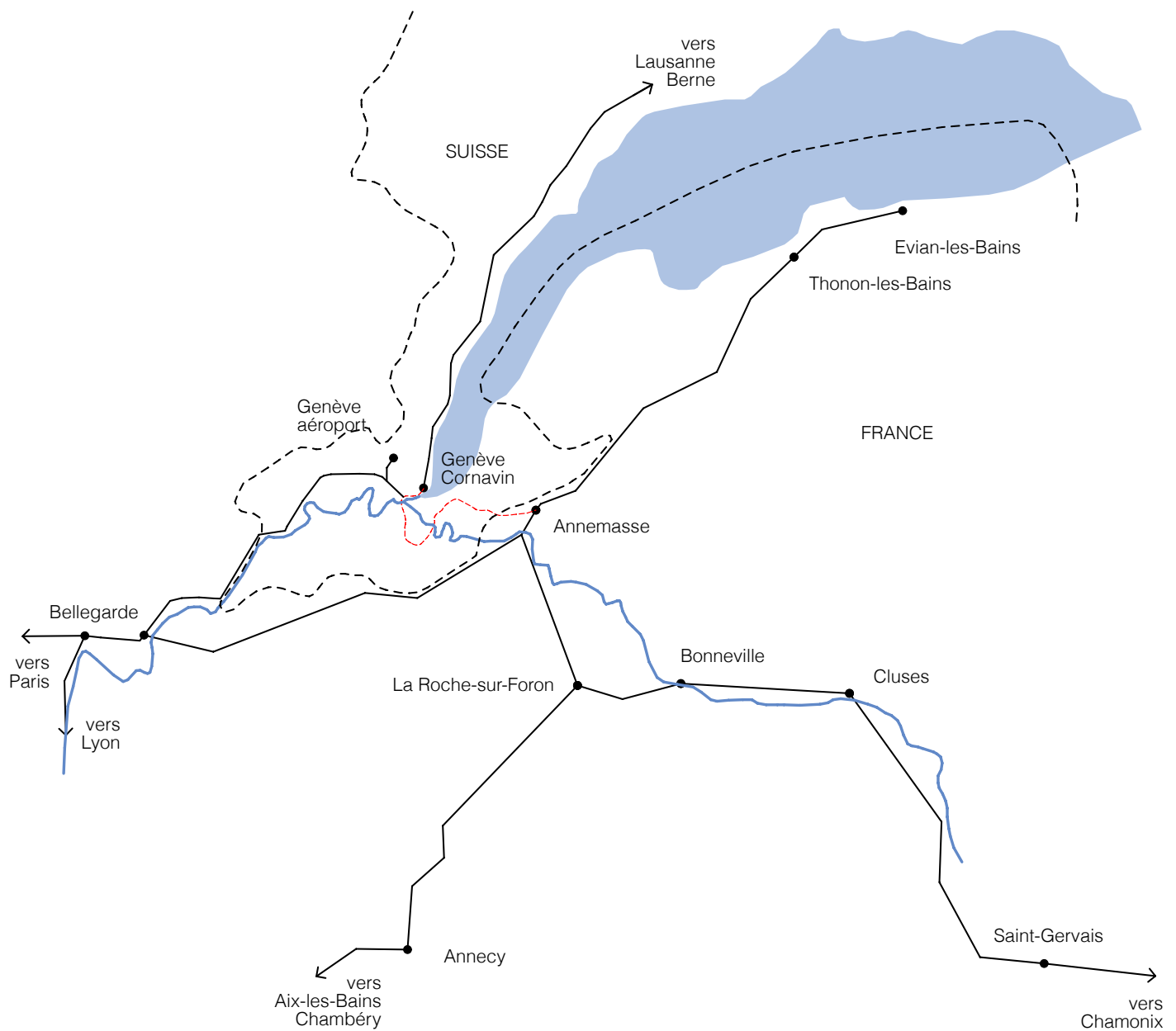
alentour de Carouge-Bachet

Le site choisi pour ce travail se trouve à proximité de multiples infrastructures. Avec la sortie d'autoroute et l'axe historique de la route de Saint-Julien, cette porte d'entrée bénéficie actuellement d'une très bonne accessibilité en transport individuel et public appelée à se renforcer avec le CEVA. À la limite de la ville dense, les alentours de cette halte ont tous les atouts pour devenir un nouveau pôle d'échange important en créant des lieux de vie attractifs.

méthode

En me rendant sur place, en parlant avec différentes personnes liées au "Camembert" je me suis rendu compte des potentialités que ce site pouvait présenter. Les reportages photos, croquis, interview rendent compte de ce travail d'approche, à la découverte de ce site. L'apport littéraire a contribué à me donner une vision théorique sur le thème de la mobilité.

INTRODUCTION



Le territoire du CEVA

1

MOBILITE ET URBANITE

- 1 Les traces de la mobilité
- 2 La mobilité aujourd'hui
- 3 Dynamique du développement urbain



1 Une notion en évolution

mouvement

Présente au quotidien, la mobilité fait partie intégrante du mode de vie contemporain. Circuler, communiquer, échanger sont les marques d'une société moderne. François Ascher, urbaniste et sociologue français précise que "Le mouvement est devenu une valeur fondamentale, condition du changement, du progrès, du développement économique et de l'aspiration des individus à choisir les lieux et les contenus de leurs activités, à construire eux-mêmes autant que possible leur vie (...)."¹

définition complexe

Les différentes visions de la mobilité rendent complexe la définition de cette notion. Les sens donnés diffèrent entre un sociologue, un ingénieur de la circulation ou un géographe par exemple. Respectivement, la mobilité peut signifier un changement social, l'étude des flux ou un franchissement de l'espace. Ce travail traite essentiellement des manifestations spatiales et de leurs influences sur le territoire.

évolution de la vision de mobilité

L'approche de la mobilité évolue avec l'évolution des modes de vies liée aux déplacements. Au cours du temps, l'urbanisation des villes et le développement des systèmes de transport sont liés car les mouvements modifient en profondeur les territoires et influencent l'urbanisation des villes.

2 Evolution historique

le début de la mobilité

Depuis les origines, les modes de déplacements s'améliorent constamment. À pied ou en bateau, les premiers voyages permettent aux hommes d'échanger, de découvrir de nouvelles ressources, de s'enrichir. Ces déplacements ont des influences sur l'urbanisation des villes. Pour marquer l'entrée dans les cités, des portes permettent de marquer une limite claire avec la campagne pour les voyageurs. Les alentours des ports sont aménagés pour permettre les activités commerciales avec des esplanades et la construction de quais.

les gares

La première grande modification de la perception du territoire se manifeste au milieu du XIXe siècle. Initialement prévu pour le transport de marchandises, les lignes de chemin de fer se développent rapidement et rendent la vision du territoire discontinue. La rapidité des déplacements contribue à réduire la distance entre les villes en les rapprochant. Les gares deviennent les nouvelles portes d'entrée dans les villes. Des nouveaux quartiers se développent autour des gares.

¹ Mireille Apel-Muller, *Bouge l'architecture! villes et mobilités*, Editions Actar, 2003, p4

mécanisation des transports

À partir de la fin du XIXe siècle, la mécanisation des déplacements bouleverse le développement des villes. L'invention du transport en commun révolutionne la manière de se déplacer. La traction animale est remplacée par des véhicules motorisés sur rails. Les tramways se mélangent aux autres modes de déplacements sans que les rues soient repensées. Certains modes de transports modifient en profondeur l'apparence des villes comme le métro aérien ou souterrain, à partir de 1900. Le métro permet une nouvelle perception de la ville dans les trois dimensions : en la survolant ou sans même la voir, en circulant sous terre.

vision utopiste

Des projets utopistes illustrent de nouvelles organisations des villes, au début du XXe siècle en fonction des potentialités des modes de déplacements. Le mouvement est à l'origine de ces visions et continue de fasciner les hommes. Dans le film *Metropolis* tournée en 1925-1926, le réalisateur Fritz Lang imagine une organisation de ville verticale connectée avec des rues, des passerelles suspendues ainsi que des véhicules volants. Cette organisation distingue les familles aisées vivant dans le luxe de la ville haute et les travailleurs de la ville basse.



Extrait du film *Metropolis* de Fritz Lang, 1927

Jean-Marie Duthilleul, *Circuler quand nos mouvements façonnent la ville*, exposition, Cité de l'architecture et du patrimoine, Editions Alternatives, Paris, 2012, 208 p., p 86-87

voiture

Dès son invention, l'automobile séduit par cette nouvelle liberté de mouvement et sa rapidité. Pour satisfaire des envies grandissantes de vitesse, les routes sont goudronnées, le concept d'autoroute apparaît. Les paysages se transforment fortement au point de ne plus compter. Le désir de vitesse domine le plaisir du paysage. Les voyages s'individualisent. Dans les années 60, la voiture domine les autres moyens de déplacement.

début des zones

Des nouvelles problématiques apparaissent dès les années 30, comme l'encombrement des voies de circulation. Pour remédier à ces problèmes, des théories sont imaginées pour repenser l'organisation des villes. Pour permettre une optimisation de la vitesse de chaque mode de déplacement tout en garantissant une sécurité, les voies de circulation sont classées selon leur vitesse et leur fonction. "Comme l'accroissement de la vitesse paraît sans limites, ces théories imaginent que la ville idéale est celle où l'on a optimisé chacune des fonctions urbaines (travailler, habiter, acheter, se distraire...) dans des territoires spécialisés appelés "zones" entre lesquelles on circulera de plus en plus vite"¹.



La banlieue de Levittown, New York (Etats-Unis), 1949, © Green / Bettmann / Corbis
Jean-Marie Duthilleul, *Circuler quand nos mouvements façonnent la ville*, exposition, Cité de l'architecture et du patrimoine, Editions Alternatives, Paris, 2012, 208 p., p 125

les avions

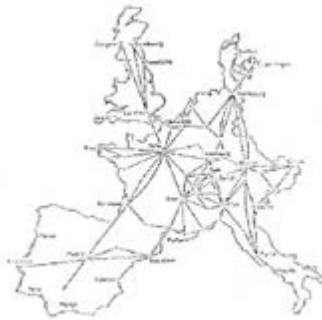
Une nouvelle évocation de l'ailleurs se matérialise avec les possibilités de voyage que les avions permettent à partir des années 30. Les passagers découvrent une vision aérienne du monde. Construits souvent en périphérie des villes, l'aéroport devient une nouvelle ouverture sur le monde. Des nouvelles formes d'architecture apparaissent, autonomes par rapport au reste de la ville.

¹ Jean-Marie Duthilleul, *Circuler quand nos mouvements façonnent la ville*, exposition, Cité de l'architecture et du patrimoine, Editions Alternatives, Paris, 2012, 208 p., p 123

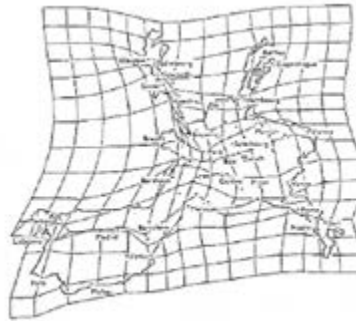
1 Le temps et la vitesse

vitesse et temps

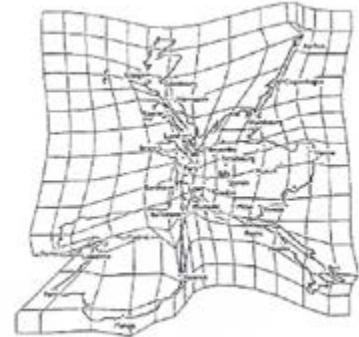
Progressivement, les déplacements ne se calculent plus en fonction des kilomètres parcourus mais du temps passé dans les transports. Le temps de trajet est considéré comme du temps perdu, qui doit être le plus court possible. Même si les distances parcourues ont augmentés, la vitesse a permis de ne pas augmenter le temps de déplacement. La notion "d'espace temps" qui correspond au temps nécessaire pour se déplacer en partant d'une origine vers une destination avec un certain nombre d'étapes intermédiaires a tendance à se raccourcir.



distance physique entre 52 centres européens reliés par le chemin de fer



distance-temps entre 52 centres européens selon le temps de parcours en train en 1992



distance-temps entre 52 centres européens selon le temps de parcours en train, prévision pour l'année 2015

Ines Lamunière, *Mobility hubs*, Lausanne : EPFL, 2002

Michel Rey et al., "La mise en valeur des terrains de gare", *Rapport du programme national de recherche de ville et transport*, n°27, 1993, pp. 211-212

nouvelle polyvalence

L'augmentation de la vitesse des déplacements contribue à une modification en profondeur des comportements par rapport à la mobilité. Confrontés quotidiennement aux transports, les usagers sont de plus en plus attentifs à cette notion de temps. La durée des déplacements est mise à profit pour d'autres activités. Grâce au développement des appareils portables dédiés à la communication, il est possible de continuer ses activités tout en circulant : réserver l'hôtel pour ses prochaines vacances dans le tram, faire des achats en ligne. Le temps de trajet devient un temps à part entier.

vision discontinue du territoire

Les contacts physiques avec le territoire deviennent très ponctuels et créent une vision discontinue et fragmentée. Les lieux entre-deux, de transit ont peu d'importance par rapport aux lieux où l'on vit, que l'on fréquente pour le travail ou pour les loisirs. Les milieux fréquentés se sont multipliés. Avec les nouveaux moyens de télécommunication, les personnes passent de territoire réel à des mondes virtuels en permanence.

nouvelles technologies

La multiplication des moyens de circuler offre plus de liberté, plus de choix pour se déplacer. Ces nouvelles conditions de mobilité contribuent à augmenter les besoins d'échanger et de communiquer. Les nouvelles technologies comme les téléphones portables ou internet ont accéléré cette progression : il faut être "connecté".

efficacité et confort

En plus de l'efficacité du mode de transport, de sa vitesse et de sa sécurité, le confort est un facteur important pour les usagers. Les voitures deviennent des espaces confortables en s'inspirant du "drive-in".

2 Inégalité et paradoxe

accessibilité

Les réseaux envahissent progressivement les villes et permettent de l'irriguer en s'entrecroisant. Que ce soit des réseaux de flux comme l'eau, ou des réseaux finis comme des marchandises ou des personnes, le territoire devient interdépendant et des inégalités apparaissent. Les réseaux définissent l'accessibilité d'un territoire. La mobilité peut être perçue de manière paradoxale. Tout en étant une source de progrès économique et social, le degré d'accessibilité à la mobilité peut entraîner de fortes inégalités.

droit à la mobilité

Pour accéder à un travail, à l'éducation, à la santé, la mobilité est devenu une condition indispensable pour les individus. François Ascher précise que "les différenciations sociales et les handicaps s'expriment dans ce nouveau fonctionnement de la société et c'est l'une des raisons qui, aujourd'hui, font du droit de la mobilité, réelle et virtuelle, un enjeu sociétal majeur."¹.

fragmentation du territoire

L'arrivée successive des modes de transport contribue à la fragmentation du territoire en créant un nouveau langage conçu suivant les potentialités de liberté et de vitesse. La densification des réseaux a créé des barrières découpant le territoire.

Les plus importantes frontières sont les coupures linéaires infranchissables correspondant aux autoroutes et aux voies ferrées. L'impact de ce type de coupure est illustré dans le film *Home* réalisé par Ursula Meier en 2008. Une famille habite à proximité d'une autoroute inachevée et laissée à l'abandon. Lorsque les travaux se terminent, l'autoroute devient une barrière infranchissable pour la famille et bouleverse leur mode de vie. Les routes difficilement franchissables sont courantes en zone périphérique ou à l'intérieur des villes. Elles se caractérisent par des axes à fortes circulations comme la routes de Jeunes dans le quartier de la Praille. Dans les rues, d'autres petits obstacles liés à la mobilité contraignent les piétons comme les abris de bus, les poteaux.... D'autres obstacles moins liés à la mobilité sont les coupures surfaciques (stades, gares de triage, entrepôt). La ville est morcelées par toutes ces infrastructures et ces zones infranchissables.

¹ Mireille Apel-Muller, *Bouge l'architecture ! villes et mobilités*, Editions Actar, 2003, p9



film "Home" de Ursula Meier, 2008

prévoir l'imprévu

Les espaces publics doivent remplir la double fonction de gérer les flux et de permettre les rencontres, de laisser une place au hasard et à la surprise. Georges Amar explique que "c'est une organisation effective des échanges présentant à la fois un assez haut degré de régularité et de diversité pour permettre nouveauté et surprise. Le mouvement des hommes n'est donc pas la conséquence mais l'essence de l'urbanité et le transport est l'un des principaux "effecteurs" de l'urbain.¹". Les villes cherchent en permanence un équilibre entre le mobile et l'immobile pour permettre les déplacements et favoriser les rencontres.

espace urbain

La ville est devenue un ensemble en mouvement qui évolue rapidement. Les villes doivent pouvoir offrir une multitude de modes de déplacement pour être plus flexible. Faciliter les échanges, permettre des rassemblements sont des notions essentielles pour les villes qui vivent au rythme de nos déplacements. L'architecte et ingénieur Jean-Marie Duthilleul précise que "permettre aux hommes de circuler est, en tout cas, une des fonctions vitales de toutes les villes du monde. Car qu'est-ce que la ville sinon une concentration en un lieu donné de richesses matérielles et immatérielles apparemment facilement accessibles ?"².

1 Georges Amar, (1993) *Pour une écologie urbaine des transports* dans Les Annales de la Recherche Urbaine : Mobilité, Paris, Juin-Septembre 1993, p 140-151

2 Jean-Marie Duthilleul, *Circuler quand nos mouvements façonnent la ville*, exposition, Cité de l'architecture et du patrimoine, Editions Alternatives, Paris, 2012, 208 p. p 19

3 Architecture de la mobilité

paysage transformé

Une nouvelle architecture liée à la mobilité apparaît, transformant complètement la perception du territoire. Le projet du bureau West 8 a choisi un lieu public inhabituel en périphérie de la ville d'Amsterdam. Différents modes de transport se croisent et dévisagent le territoire. Le projet propose de redonner vie à cet espace en le transformant en "forêt pétrifiée".



Parc Carrasco square, sous la voie express, West 8, projet réalisé en 1998

pôles d'échanges

La multiplication du nombre de déplacements a entraîné l'apparition de lieux d'échanges. Ces nœuds sont des articulations entre différents modes de transport créant ainsi des nouvelles centralités pour la ville. Les pôles d'échanges vivent au rythme des usagers qui les traversent ou décident de s'y arrêter.

Grand Central Station

À l'origine lieux de passage ou de transit, les pôles d'échanges sont de plus en plus une hybridation de fonctions. Grand Central Station à New York est animée en permanence par les voyageurs, les touristes, les acteurs... Ce lieu attire autant de personnes pour les boutiques, les restaurants que pour prendre le métro ou le train. Ce pôle d'échanges va au-delà de sa fonction technique.

Tunnel du tramway au centre de la Haye

C'est également le cas du projet de OMA pour le tunnel du tramway au centre de la Haye. À l'image d'un espace public, ce lieu devient un lieu de rencontre, d'échange, un centre de la vie urbaine. Ces lieux d'intensité, à la croisée de différents modes de transport ont un pouvoir urbanisant. En milieu urbain, les pôles d'échanges ont un pouvoir de régénération du tissu.



Tunnel du tramway,
centre de la Haye, OMA - LAB-DA



gare Centrale de New York
jour d'ouverture de la boutique Apple Store

gare Lyon Saint Exupéry

Certains projets n'ont pas à tenir compte de contraintes urbaines. Loin du centre-ville, la gare de Lyon Saint-Exupéry de Calatrava devient un signe dans le territoire en lui donnant une identité. L'objet technique a une esthétique particulière et devient objet de curiosité tel la Grande Central Station.



gare de Lyon Saint Exupéry, Calatrava, 1994

lieux anonymes

Certains pôles d'échanges comme les aéroports n'ont pas toutes cette qualité d'espace public. Ce sont des lieux de passage, sans identité propre et souvent hors-échelle humaine. Les voyageurs vivent alors dans un monde virtuel, leur monde grâce à leur ordinateur, leur téléphone portable et internet. Les passagers peuvent rapidement s'adapter en fonction du lieu pour plus ou moins se l'approprier.

1 la ville du XXI^e siècle, ville territoire

définition

Il existe une multitude de termes pour désigner le phénomène d'extension des villes : la péri-urbanisation, la rurbanisation, l'éparpillement ou l'étalement urbain. Ces expressions désignent toutes d'une manière simplifiée, une dynamique actuelle : les limites de la ville sont repoussées et la ville s'étale.

comprendre le phénomène

Ce phénomène est très souvent perçu de manière négative par les urbanistes qui privilégient une ville compacte, et souhaitent construire "la ville sur la ville". L'étalement urbain est un processus qui a une logique propre qu'il est important de comprendre pour être en mesure de planifier le développement des villes.

zones à densifier

Pour permettre la densification, des nouvelles zones à urbaniser sont trouvées en périphérie des villes. Les villes s'étalent et les limites entre les tissus urbains et ruraux sont moins claires. Ces zones périphériques "d'entre deux" doivent être pensées comme des extensions des villes.

dynamique complexe

De nombreux paramètres sont à prendre en considération pour comprendre cette dynamique complexe d'étalement urbain. L'évolution de la mobilité joue un rôle important dans ce phénomène d'étalement urbain. Le mitage du territoire a été favorisé à partir des années 70 par le développement des réseaux de routes. La construction des pénétrantes urbaines a permis une meilleure accessibilité aux villes tout en rendant les zones périurbaines dépendantes de la voiture. Facilitant les échanges entre le centre des villes et les quartiers, des logements périphériques ont été construits comme la cité satellite de Meyrin à Genève ou le Lignon pour répondre à une pénurie de logements. Aujourd'hui, vouloir vivre à la campagne et travailler en ville est une dynamique encore très présente.

caractéristiques du périurbain

Dans une prise de conscience d'une utilisation limitée du sol, le périurbain doit être considéré avec attention. "Le périurbain est bien présent et n'a peut-être pas pour seul avenir de s'agglomérer à la ville dense. Il permet une cohabitation entre le vide et le plein, le délaissé et le bâti, le minéral et le végétal, le légal et l'illégal... un "entre-deux"¹ comme l'explique Lionel Rougé. Comment imaginer les espaces de transition entre un tissu dense et des zones en périphérie au potentiel d'urbanisation fort ? Comment imaginer les limites entre ces deux tissus ?

potentialités

En étant équipés et reliés efficacement au transport public, ces espaces proches des tissus urbains denses peuvent présenter de fortes potentialités en leur trouvant de nouvelles identités fortes.

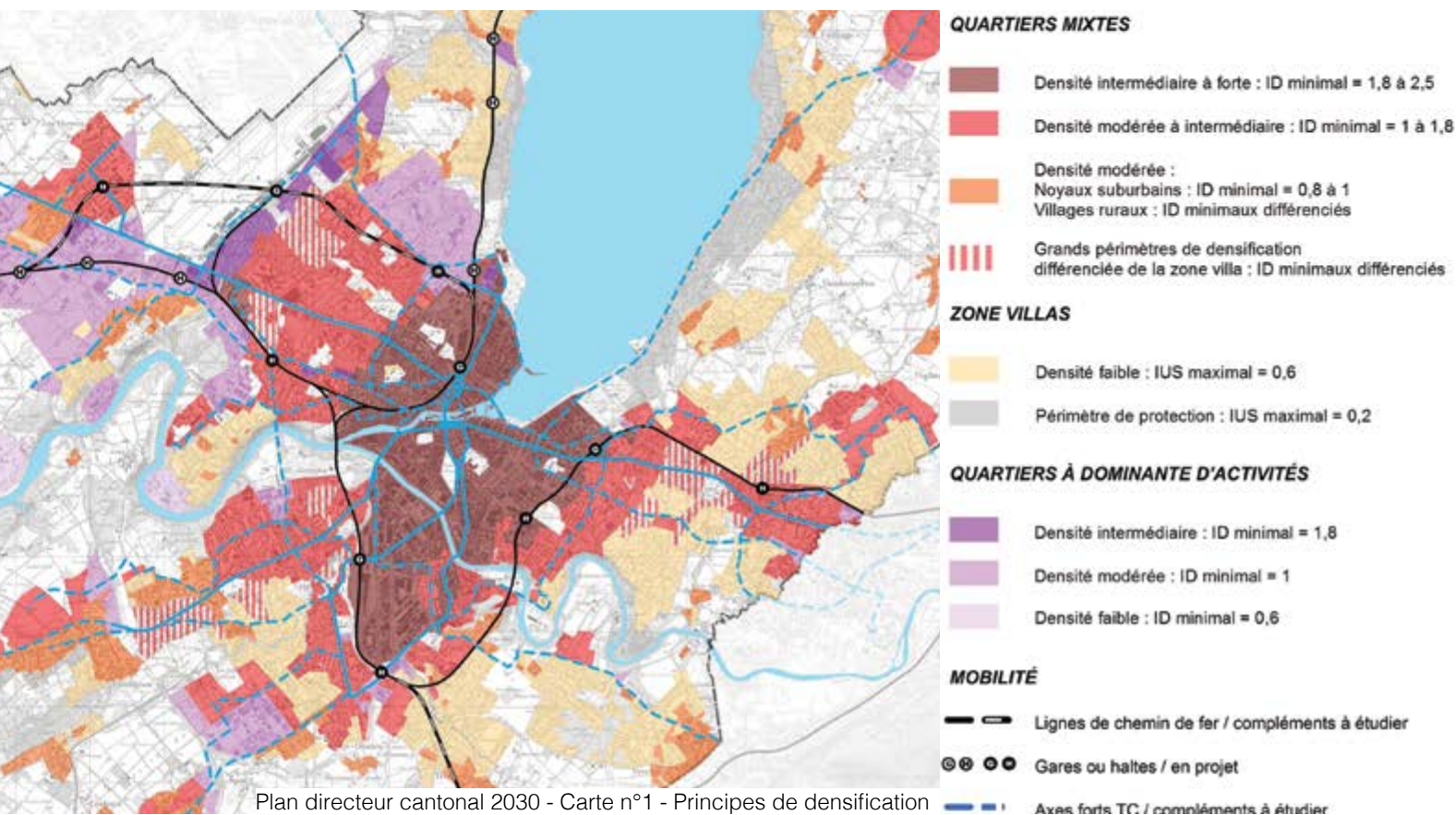
¹ Lionel Rougé, *Réhabiliter le périurbain comment vivre et bouger durablement dans ces territoires ?*, Loco, Forum Vies Mobiles, 2013, p 9

stratégie en Suisse

Depuis la loi sur l'aménagement du territoire en 1979, la Suisse est segmentée en zones : zone à bâtir, zone agricole et zone protégée. Dans les années 2000, une prise de conscience met l'accent sur l'augmentation des flux générés par une séparation des fonctions. La croissance de la population, l'étalement urbain et l'extension des réseaux routiers s'accompagnent de nouvelles problématiques liées au développement durable comme l'augmentation de la pollution. Aujourd'hui, la loi sur l'aménagement du territoire a été révisée mettant l'accent notamment sur la mise en avant de la ville compacte, en coordonnant l'urbanisation et les transports publics.

Tout en souhaitant préserver le plus d'espaces agricoles et naturels, le canton de Genève propose le projet d'une "densification vers l'intérieur" avec de nouvelles extensions urbaines compactes et denses en zones agricoles. Cette stratégie vise à réduire le phénomène d'étalement urbain en optimisant une bonne utilisation du sol.

Le périmètre du PAV représente une occasion unique de renouvellement urbain, une extension intéressante du centre urbain. Le projet vise le développement d'une urbanisation compacte et mixte avec une capacité élevée de logements.



nouvelles formes de cohabitation

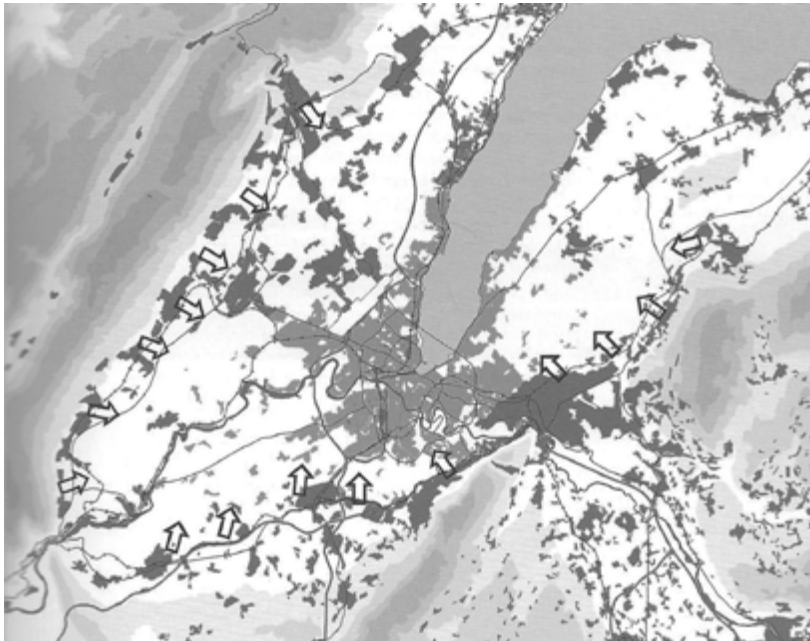
La périurbanisation a fait naître une nouvelle forme de cohabitation. Initialement implantées à l'extérieur de la ville, certaines activités "nuisibles" se trouvent aujourd'hui intégrées au tissu urbain. Sans avoir été planifiée, une nouvelle forme de mixité est apparue. Cette nouvelle hybridation des fonctions est très bien illustrée à Genève avec par exemple la zone de triage dans le quartier de la Praille située entre deux nouvelles gares du CEVA, Carouge-Bachet et Lancy-Pont-Rouge. Avec la pression de la ville dense ces lieux sont appelés à se transformer.

ville compacte ou étalement urbain ?

La nouvelle liaison ferroviaire du CEVA va-t-elle encourager l'extension de Genève ou favoriser sa densification ? Certainement les deux. Les futures gares sont des opportunités uniques pour créer des nouvelles centralités en redynamisant des quartiers. Elles vont également devenir des nouvelles portes d'entrée pour Genève.

inverser le sens du développement urbain

Le groupe de projet Genève *500 mètres de ville en plus* propose une nouvelle vision du projet d'agglomération franco-valdo-genevois en inversant le sens du développement de la ville. Ce projet souligne le déséquilibre existant entre la ville de Genève et la périphérie composée de zone transfrontalière majoritairement en zone agricole. Cette répartition inégale engendre de nombreux déplacements quotidiens habitat-travail. Dans un contexte où le développement durable doit être au cœur de nos pensées, les nuisances liées aux déplacements doivent diminuer : pollution, nuisance sonore...



"Inverser le processus centrifuge du développement"

Marika Bakonyi Moeschler, *Genève, projet pour une métropole transfrontalière*, Editions l'Age d'Homme, 2013, 165 p.

2

NOUVELLE LIAISON FERROVIAIRE

- 4 À travers les échelles
- 5 Le projet hier, aujourd'hui et demain
- 6 La halte Carouge-Bachet



Image de la nouvelle gare du CEVA de Genève - Eaux-Vives

1 À l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise

identité commune

Le Grand Genève compte environ 900 000 habitants et 440 000 emplois répartis sur 212 communes entre les départements français de l'Ain et de la Haute-Savoie, les cantons de Genève et de Vaud. Le maire de Genève, Sami Kanaan rappelle que le Grand Genève "(...) est une réalité historique (...) c'est un espace de vie commun depuis toujours, à travers les siècles"¹.

Le rythme de croissance exceptionnel du Grand Genève a des conséquences directes sur l'urbanisation, l'environnement et les transports et se manifeste au-delà des frontières. À l'horizon 2030, l'augmentation de la population du territoire du Grand Genève est prévue de 200 000 habitants et 100 000 emplois supplémentaires.

particularité du territoire genevois

Dans ce territoire, les déplacements sont difficiles en raison des particularités de l'agglomération : agglomération centrée autour de Genève, distribution inégale des logements et des emplois sur le territoire entre les trois composantes, transports collectifs sous-développés dans les secteurs peu denses, forte asymétrie des infrastructures cantonales, configuration du centre-ville datant du XIX^e siècle. De plus, cette région connaît une augmentation du trafic motorisé à cause du phénomène d'étalement urbain.



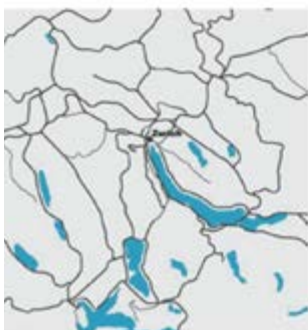
Découpages administratifs et périmètre de l'agglomération

Rapport d'accompagnement : synthèse du projet d'agglomération 2012 / juin 2012, p 8

1 Ensemble n°23 - *Ce que représente le Grand Genève*, Emission TV Ensemble

retard historique

L'agglomération franco-valdo-genevoise accuse aujourd'hui d'un retard historique particulièrement visible au niveau des infrastructures ferroviaires si l'on compare ce territoire à Zurich ou à Berne. La fragmentation politique de ce territoire et le manque crucial de coordination entre les différentes institutions politiques ont provoqué pendant de nombreuses années une paralysation de la situation. Pour remédier à ce lourd retard, le projet du CEVA répond à un objectif du Grand Genève : améliorer les déplacements et renforcer l'identité commune de ce territoire de qualité de 2 000 km².



Densité des réseaux ferroviaires à Zurich, Berne et Genève (extraits à la même échelle cartographique)
Rapport d'accompagnement : synthèse du projet d'agglomération 2012 / juin 2012, p 40

un RER pour l'agglomération

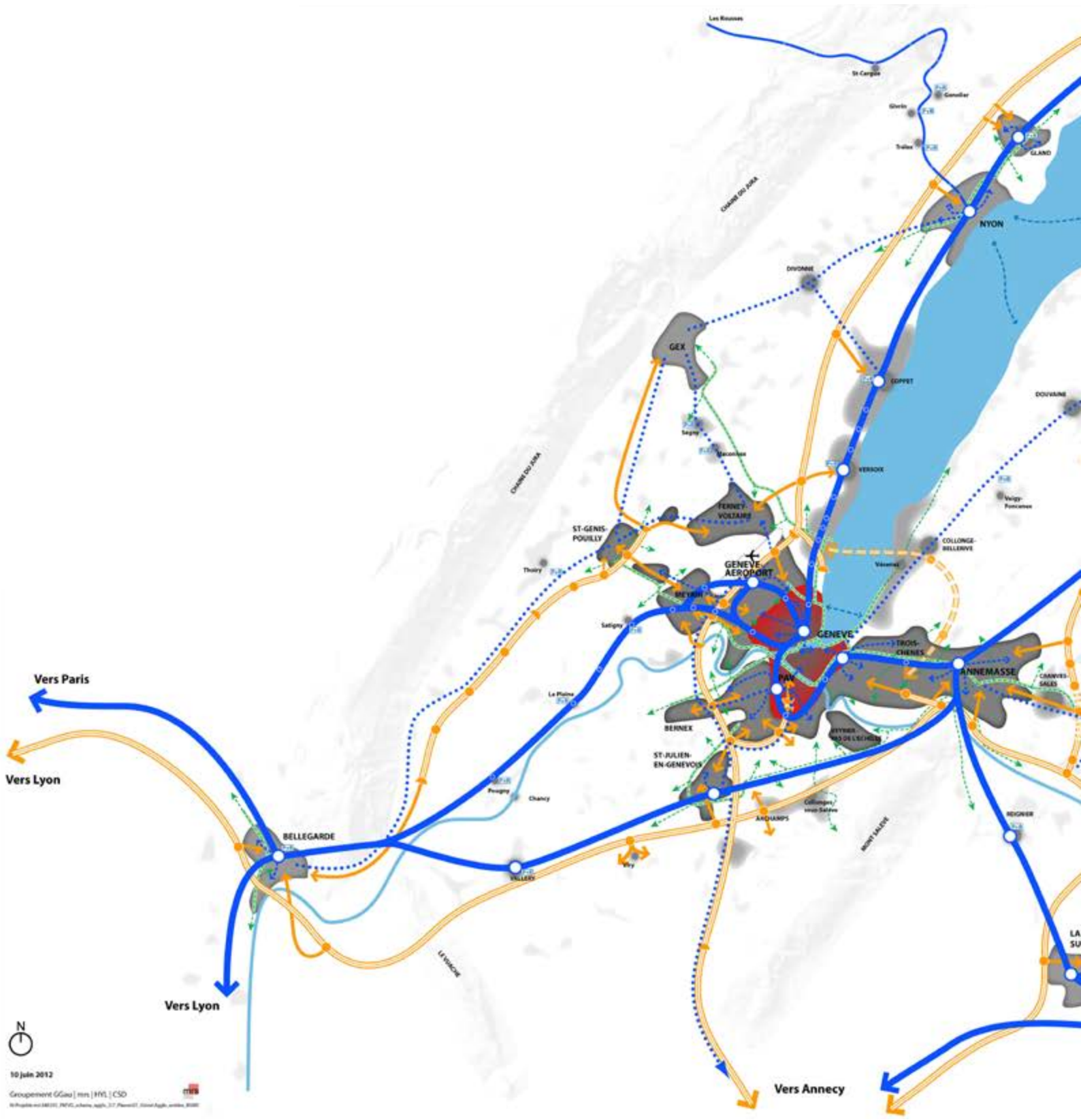
Permettant de desservir plus de quarante gares dans un rayon de soixante kilomètres, le CEVA va considérablement améliorer les déplacements à l'échelle de l'agglomération du Grand Genève comme une alternative efficace à la voiture.

nouvelle plaque tournante

Le CEVA offre l'opportunité pour Genève d'affirmer sa position géographique stratégique au cœur de l'Europe occidentale. En étant complètement inclut dans les réseaux nationaux et internationaux franco-suisse, le CEVA offre l'opportunité pour Genève de renforcer son statut de plaque tournante au niveau des chemins de fer en créant cette liaison manquante jusqu'à présent entre le nord et le sud. En effet, le CEVA permet de compléter le réseau ferroviaire existant et de relier les lignes de chemin de fer situées entre la Haute-Savoie et l'aéroport de Genève, et la gare Cornavin. L'influence du CEVA s'étend au-delà de Genève.

Projet d'agglomération

Pour répondre aux nouveaux modes de vie des habitants, les barrières administratives doivent être dépassées afin de dynamiser cette région transfrontalière. En 2012, le projet d'agglomération a été approuvé. Il vise à organiser le territoire par anticipation et de manière plus volontariste en rendant l'agglomération compacte, multipolaire et verte.





Projet
d'agglomération
franco-vallois-genevois

Schéma d'agglomération 2

VISION : DESSERTE MULTIMODALE

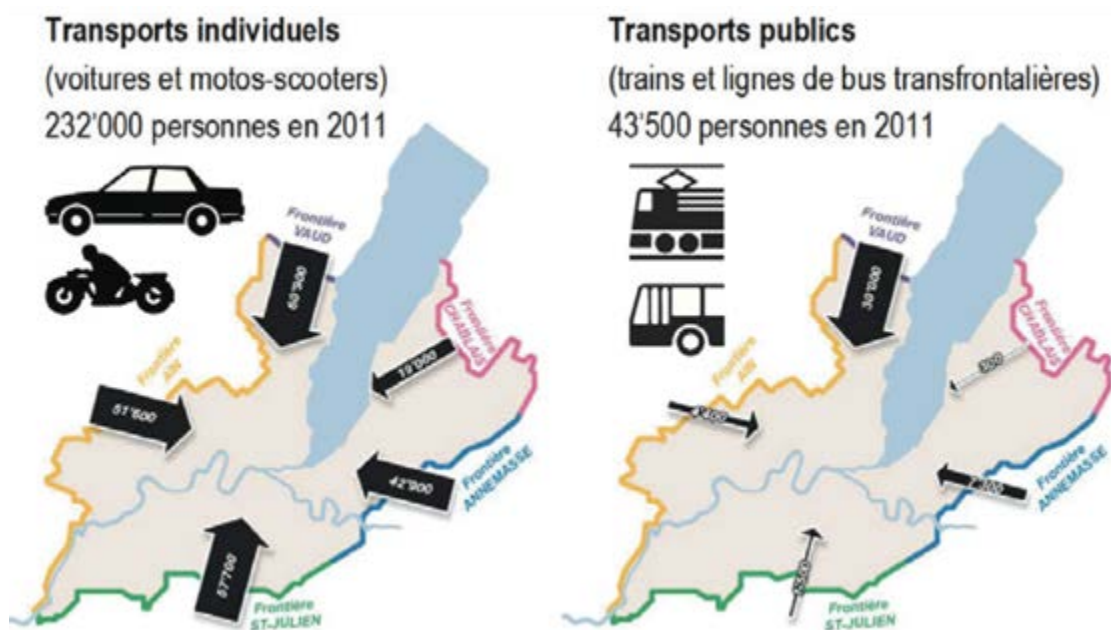
Echelle de l'agglomération entière

Horizon 2030

- Coeur de l'agglomération
- Aire urbaine de l'agglomération centrale
- Aire urbaine d'agglomération régionale
- Aire urbaine périphérique à l'agglomération centrale
- Centre local
- TP : Réseau ferroviaire
- TP : Gare internationale/nationale/interrégionale
- TP : Halte RER ou de desserte locale
- TP : Réseau de bus interurbain ou rapide suburbain
- TP : Accessibilité aux zones urbaines compactes depuis les gares principales
- TP : Liaison TP lacustre
- TP/TIM : P+R de petite taille sur lignes ferroviaire ou ligne de bus rapide
- TIM : Réseau suprarégional
- TIM : Réseau suprarégional tracé à préciser
- TIM : Jonction autoroutière
- TIM : Demi-jonction
- TIM : Suppression du goulet d'étranglement (traversée du lac, tracé cantonal)
- TIM : Accès aux zones urbaines
- MD : Voies vertes d'agglomération
- MD : Continuité vers réseau paysager et espaces publics

2 A l'échelle cantonale

Au quotidien, 550 000 déplacements quotidiens s'effectuent par jour aux frontières cantonales dont 55% des déplacements correspondent à des pendulaires entre leur lieu d'habitat et leur lieu de travail. En raison du manque d'infrastructure, moins de 16% utilisent les transports en commun¹. Ces déplacements ont des répercussions importantes sur le territoire.



temps

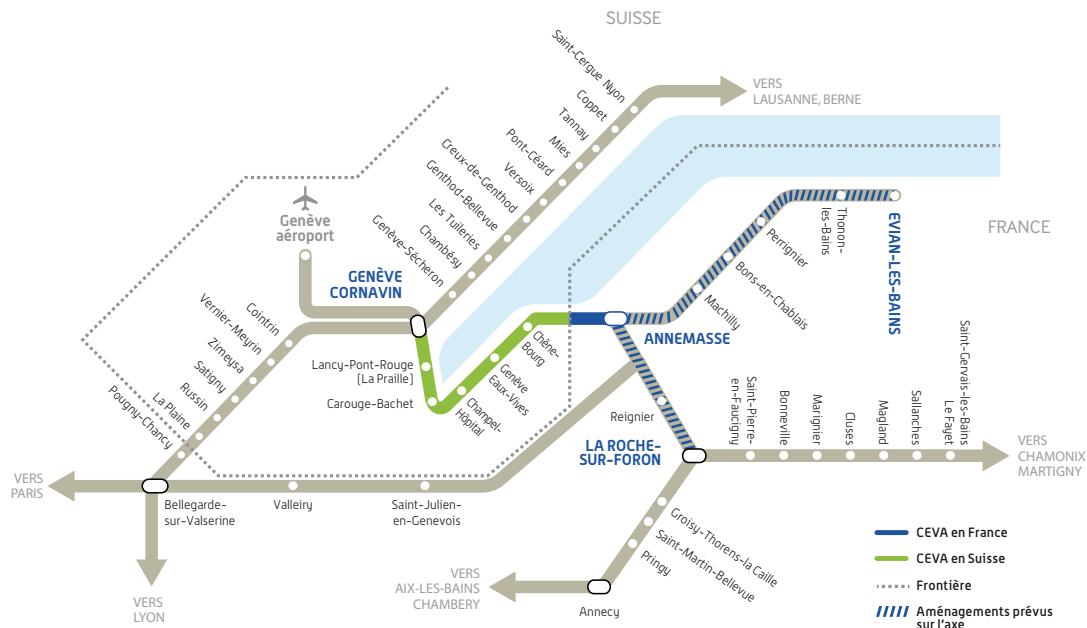
Aujourd'hui, l'utilisation de la voiture crée une saturation des réseaux ce qui a pour conséquence un temps de parcours dans l'agglomération imprévisible et aléatoire. Avec des horaires réguliers, le CEVA propose une offre efficace à grande vitesse. À raison de six trains par heure, le CEVA permettra de relier Cornavin à Annemasse en vingt minutes. Cette nouvelle infrastructure de mobilité va complètement modifier les habitudes de déplacement en privilégiant les transports en commun. Il sera par exemple possible de relier en 30 minutes Coppet à La Praille, en 1h15 Annemasse à Lausanne ou en deux heures Chêne Bourg à Chamonix.²

¹ Enquête 2011 sur les flux de déplacements à la frontière franco-valdo-genevoise, Comité régional franco-genevois

² <http://www.cevaplus.info/plus-de-liberte/> consulté le 5 décembre 2014

NOUVELLE LIAISON FERROVIAIRE

4 À travers les échelles



Genève 2030

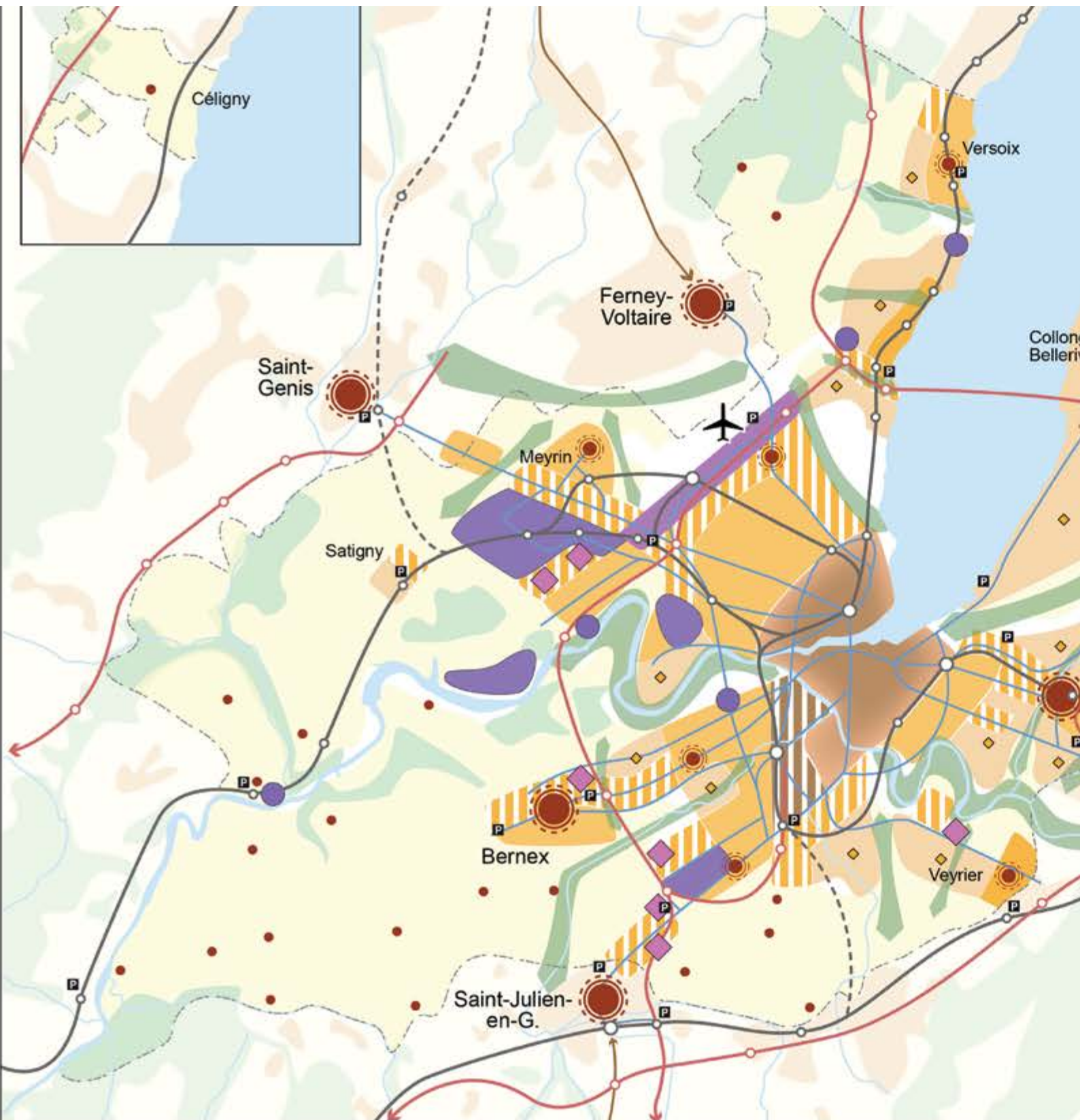
Adopté le 20 septembre 2013 par le Grand Conseil, le plan directeur cantonal 2030 représente le nouveau document de référence et de coordination pour l'aménagement du territoire cantonal et propose une planification du territoire en préservant le patrimoine naturel et construit.

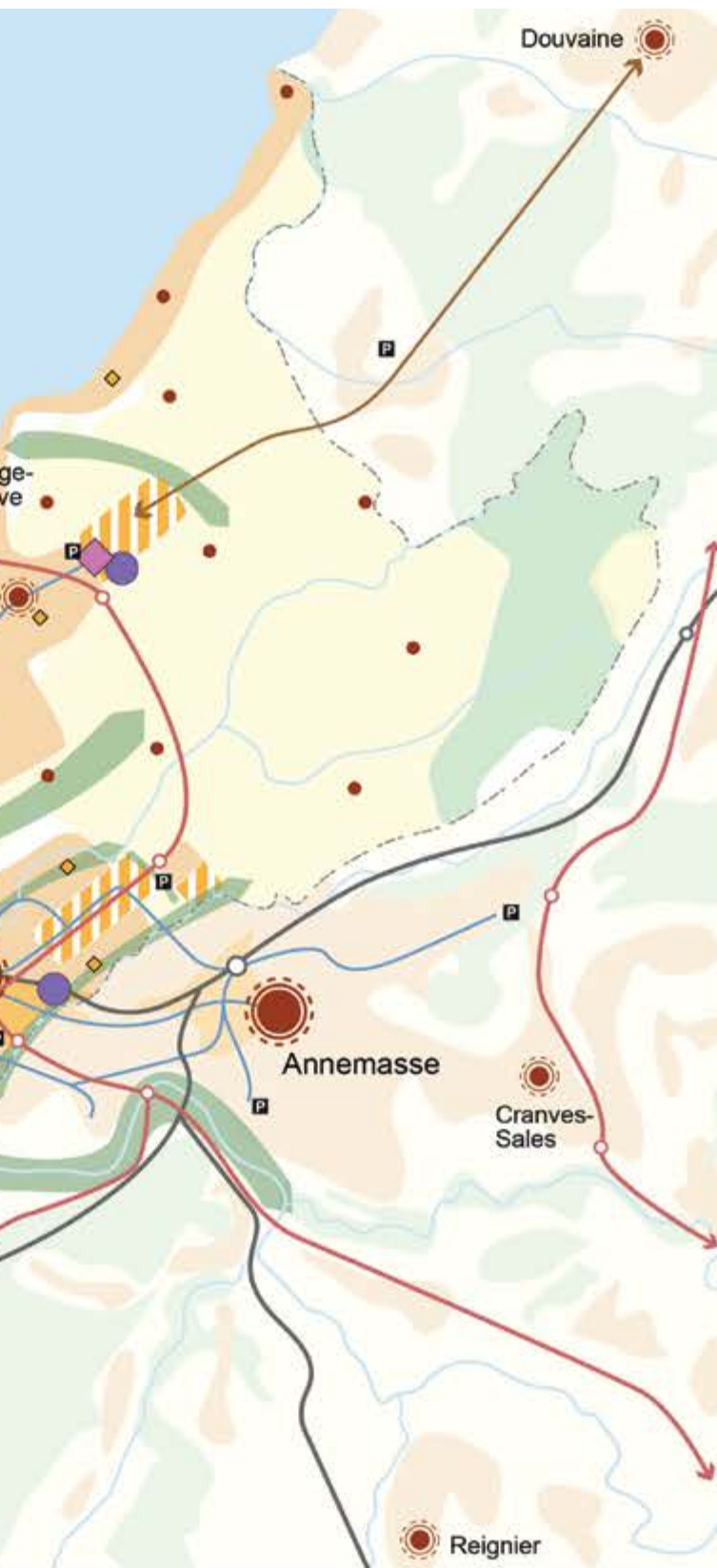
Le thème de la mobilité est un des quatre objectifs stratégiques du concept cantonal d'aménagement en plus du thème sur l'urbanisation, l'espace rural et les objectifs transversaux. Ce document précise que "la réalisation du CEVA permettra de faire évoluer l'offre ferroviaire vers un réseau RER performant, couvrant l'agglomération entière, et qui permettra un changement considérable des pratiques de mobilité. Elle sera accompagnée de grands projets de requalification urbains, notamment autour des gares."

Sur la carte de synthèse du concept de l'aménagement, le CEVA parcourt différentes zones. La gare de Carouge-Bachet se situe à l'intersection de trois zones : renouvellement urbain mixte, densification de la couronne urbaine et extensions urbaines mixtes et à destination d'activités. Une ligne ferroviaire est projetée depuis la halte de Carouge Bachet vers la ligne de Saint-Julien, Annemasse.

"Mobilités 2030"

Elaboré en liens étroits avec le plan directeur cantonal et le projet d'agglomération franco-valdo-genevois, le Conseil d'Etat a adopté le 15 mai 2013 le projet "mobilités 2030" qui prône la notion de multimodalité. L'objectif est de proposer des modes de déplacement adaptés à la distance à parcourir en utilisant les infrastructures existantes pour se déplacer rapidement et de manière confortable dans le Grand Genève. Pour atteindre ses objectifs, "mobilités 2030" s'appuie sur les transports publics, le réseau routier, la mobilité douce et le stationnement.





SYNTHESE DU CONCEPT DE L'AMENAGEMENT

Urbanisation

- Centre urbain dense
- Renouvellement urbain mixte
- Densification de la couronne urbaine
- Extensions urbaines mixtes et à destination d'activités
- Densification limitée de la zone villas
- Densifications ponctuelles fortes de la zone villas
- Maîtrise du développement des villages
- Renforcement des centres régionaux et locaux
- Zones industrielles et artisanales existantes : densification
- Nouveaux sites d'activités
- Façade sud de l'aéroport

Mobilité

- Réseau ferroviaire avec gares et haltes
- Réseau ferroviaire : projets à long terme
- Axes forts TC
- Réseau autoroutier et échangeurs
- Lignes régionales interurbaines
- P+R en limite des zones denses
- Maillage MD dans les nouveaux quartiers

Agriculture/Paysages/Nature

- Agriculture
- Bois et forêts
- Pénétrantes de verdure

1 Il y a plus d'un siècle...

l'arrivée de la mécanisation des transports

Après la démolition des fortifications, le chemin de fer arrive à Genève au milieu du XIX^e siècle, en provenance de Lyon et de Lausanne. Le chemin de fer montre le progrès de la société. Andrée Corboz parle de ce nouveau moyen de transport rapide en disant que "l'institution des transports en commun, surtout le chemin de fer, a permis de séparer le lieu de domicile du lieu de travail ; pour une partie de plus en plus importante de la population, il est devenu possible de travailler au centre tout en résidant à la périphérie"¹.

première convention

Quelques années plus tard, le succès du chemin de fer provoque la signature d'une première convention en 1881 entre la France et la Suisse pour la réalisation d'une liaison ferroviaire entre Genève et Annemasse. Cette liaison vise à relier, à une échelle européenne, Genève à Paris et à Milan. Une dizaine d'années plus tard, le premier tronçon entre les Eaux-Vives et Annemasse est mis en service.

les transports collectifs

Dès 1870, le réseau de tramway se développe et complète le réseau de train. Ces nouveaux moyens de transports collectifs renforcent l'accessibilité du territoire en raccordant les villages périphériques entre eux. Entre 1910 et 1920, le réseau de tramway compte 190 km de voies à Genève. La ville commence à s'industrialiser.

deuxième convention

Au début du XX^e siècle, le percement du tunnel du Simplon place Genève à l'écart du réseau, la ville de Lausanne est reliée à Paris et Milan. En 1912 une autre convention est signée. Cet accord fixe les moyens économiques mis en œuvre pour la deuxième partie de la liaison en liant financièrement les Chemins de Fer Fédéraux (CFF), la Confédération et le Canton de Genève à raison d'un tier chacun. Malheureusement, quelques années plus tard, les deux Guerres Mondiales entraînent des difficultés économiques arrêtant le projet pendant plusieurs années.

déplacement motorisé individuel

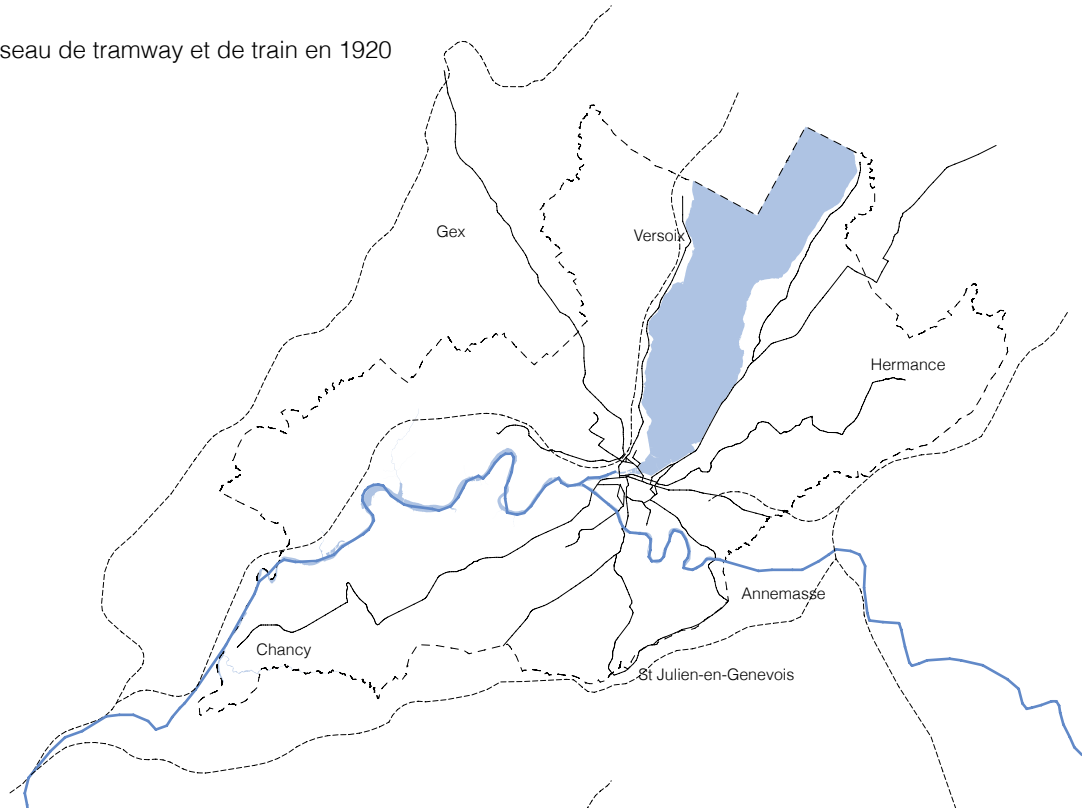
Dans les années 50, le projet est réactivé avec la réalisation du tronçon de Cornavin à la Praille et du viaduc de la Jonction utilisé pour l'exploitation du transport de marchandises. Dans les années 70 et 80, le projet est une nouvelle fois interrompu en raison du développement des modes de transport individuel motorisé. Dans les années 80, la Confédération décide de mettre l'accent sur le raccordement de l'aéroport international à la gare Cornavin. Le projet du CEVA est mis de côté.

état actuel et mise en service

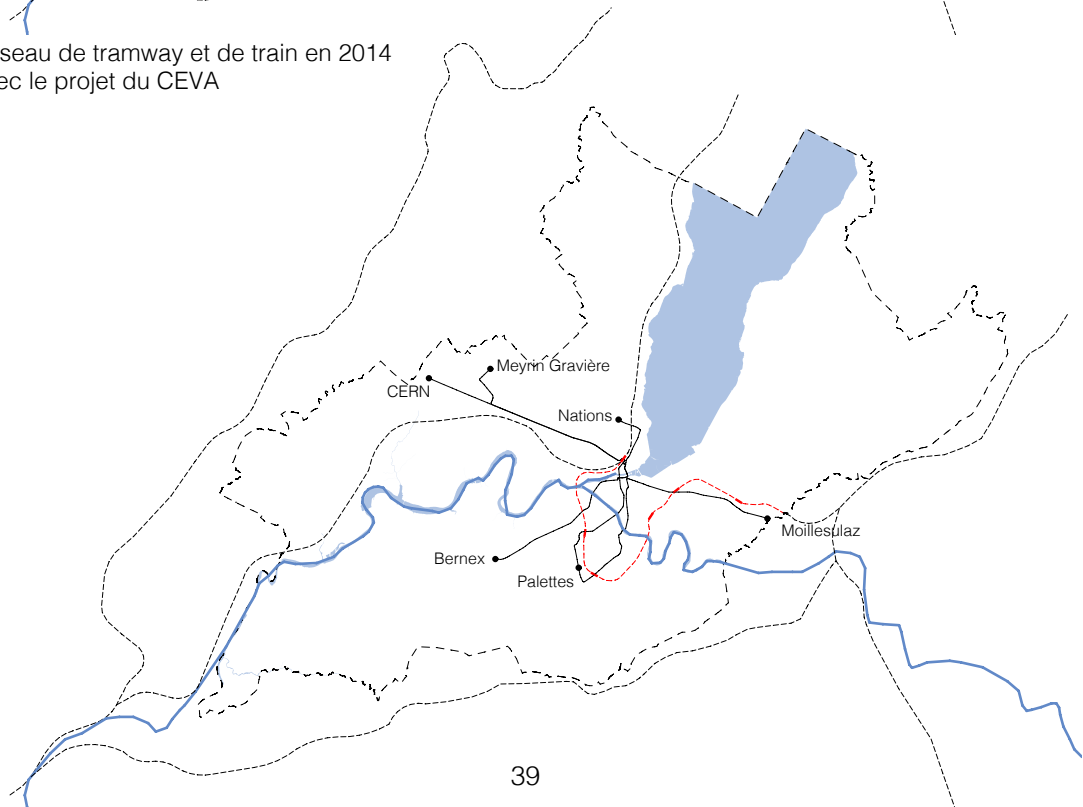
En 2001, 120 ans après les premiers accords signés, le projet est réanimé avec la réalisation de la liaison la Praille - Eaux Vives, grâce au financement conséquent prévu dans la convention signée en 1912. Entre 2005 et 2006 la première partie des travaux CEVA en gare Genève-Cornavin est réalisée. Avec l'accord du tribunal fédéral en 2011, les travaux démarrent sur l'ensemble du tracé, à l'exception du tunnel de Champel. Initialement prévu pour une mise en service en 2017, le CEVA a pris deux années de retard. Ce délai supplémentaire est principalement causé par les difficultés rencontrées lors du percement du tunnel de Champel.

¹ André Corboz, *Vers la Ville-Territoire*, in: Ergänzungen (Supplément), Berne et Stuttgart: Paul Haupt, 1990

Réseau de tramway et de train en 1920



Réseau de tramway et de train en 2014
avec le projet du CEVA



2 Le tracé

nouvelle logique

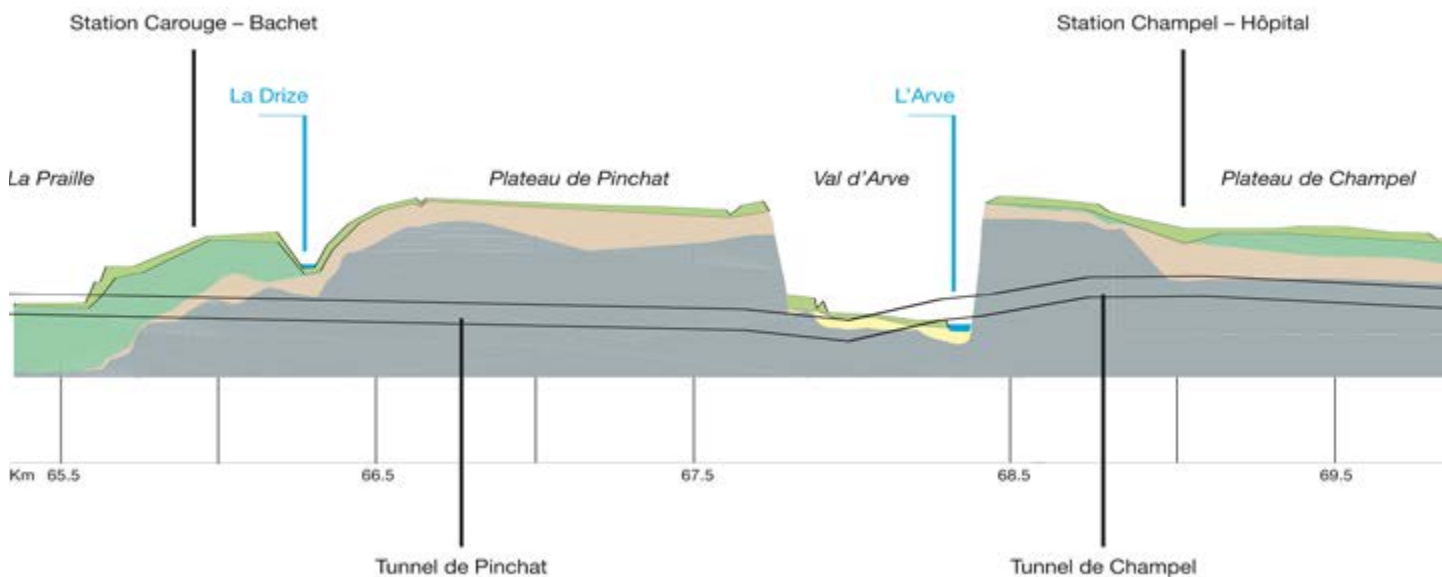
Le tracé du CEVA est de 16 km dont 14 km sur le territoire suisse. Aujourd'hui, le réseau genevois de tramway est fortement convergent vers des polarités situées au centre-ville : la Place Bel Air, le quartier de Rive ou la Place Cornavin. Avec une vitesse supérieure au tram, le CEVA ne suit pas un tracé vers le centre-ville mais autour de la ville permettant de connecter des quartiers, des villes, voire deux pays entre eux.

CEVA invisible

Le tracé du CEVA s'appuie sur une infrastructure existante entre Cornavin et la station de Carouge-Bachet. Deux tiers des 14 km de voies sur le territoire suisse sont souterraines dont le passage entre la station de Carouge-Bachet et la gare des Eaux-Vives. Pour traverser l'Arve le CEVA sortira de terre puis de s'engouffrer dans la colline de Champel. Construire en souterrain permet de diminuer les nuisances sonores habituellement associées au transport ferroviaire. Une tranchée couverte est réalisée entre les Eaux-Vives jusqu'à quelques kilomètres avant la frontière. Ces travaux permettent de créer de la mobilité douce.

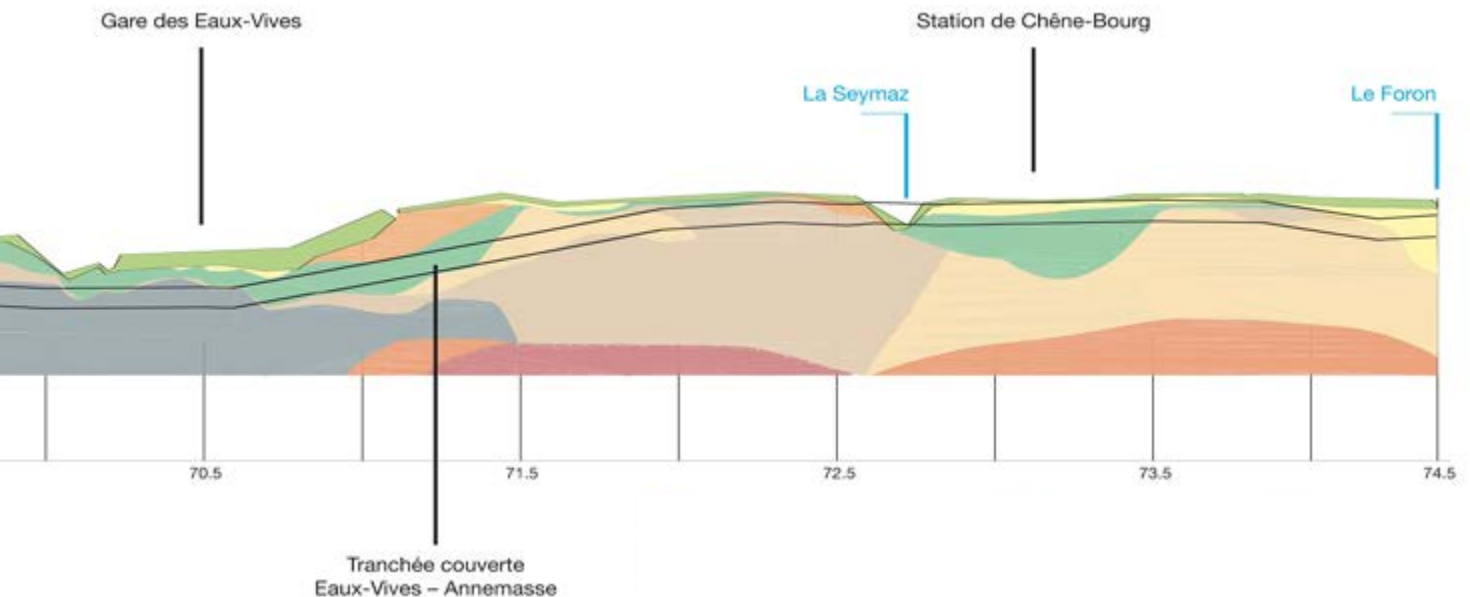
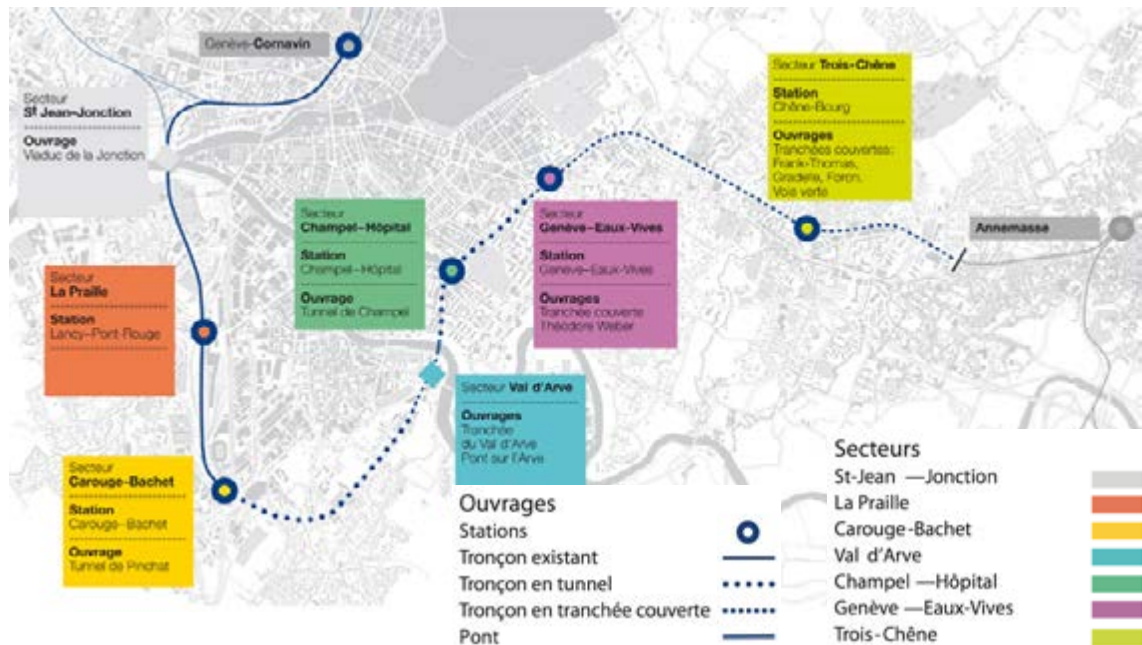
les arrêts

Cette nouvelle ligne ferroviaire comportera six gares sur le territoire suisse et une sur le territoire français. Parmi les sept gares, quatre existent mais doivent être agrandies, réaménagées voire reconstruites : la gare Cornavin, la gare de Lancy - Pont-Rouge, la gare des Eaux-Vives et la gare d'Annemasse. En plus de ces gares, trois nouveaux arrêts ont été projetés : la station de Carouge-Bachet, la station de Champel-Hôpital et la station de Chêne-Bourg. Excepté la station de Lancy - Pont-Rouge, les stations sont enterrées ou semi-enterrées.



remise en question

Le projet du CEVA a été de multiple fois remis en question à cause de plusieurs oppositions. Un des projets propose de créer deux tracés distincts. Le premier consiste à relier Annemasse aux Eaux-Vives par un tram rapide en tranchée couverte. Le second permet de relier par un train Cornavin à Saint-Julien et la douane de Bardonnex en empruntant une partie du réseau existant. La remise en question de la pertinence du tracé du CEVA est légitime étant donné que ce projet est vieux de plus d'un siècle. Cependant, rappelons que c'est grâce à une convention signée il y a plus d'un siècle que ce projet obtient son financement et peut-être réalisé à Genève.



3 Nouvelles potentialités

articulation et intermodalités

Les gares deviennent des points d'articulation entre le transport individuel et collectif, motorisé ou non, des pôles d'échanges multimodaux. Ces pôles permettent de lier les différents modes de transport entre eux : bus, tram, automobile, deux roues et piétons. Excepté la gare de Champel, les stations sont reliées au réseau de tramway. Les gares sont d'une manière générale l'occasion de repenser les espaces publics, les aménagements extérieurs en lien direct avec les quartiers.

régénération urbaine

En plus de proposer un nouveau moyen de transport, le CEVA génère une dynamique pour la revitalisation du tissu urbain. Philippe Bonhôte rappelle que "la ville de Genève couvrant désormais sa région, elle ne croît plus mais doit faire face à de nouveaux problèmes pour se réorganiser et intégrer ses composants."¹. Les nouveaux projets viennent se greffer autour de cette colonne vertébrale en intégrant le CEVA.

Cornavin

Située dans un tissu urbain dense, la gare Cornavin est la principale gare ferroviaire du canton de Genève. Depuis son inauguration au milieu du XIXe siècle, la gare Cornavin permet de relier le réseau ferroviaire suisse et français. Avec la nouvelle voie du CEVA, la gare Cornavin renforce sa position de gare transfrontalière.

Lancy - Pont-Rouge

La station de Lancy - Pont-Rouge est la seule station aérienne du tracé. Cette station, située au cœur du quartier du PAV a engendré un projet d'envergure avec l'organisation d'une série de concours lancée depuis 2003. Le canton de Genève a participé à la planification du site autour de la future gare avec la collaboration des principaux propriétaires des terrains, les CFF. Le projet prévoit notamment des logements et des aménagements commerciaux.

Carouge-Bachet

Les infrastructures présentes sur le site de Bachet sont complexes. La nouvelle halte du CEVA va accentuer le caractère de porte d'entrée dans la ville. La halte de Carouge-Bachet se situe au sud de l'ambitieux projet de la Praille Acacias Vernets (PAV). Quartier en mutation, la nouvelle halte va contribuer à la transformation de ce quartier urbain appelé à être densifié.

Champel-Hôpital

La halte de Champel-Hôpital permet de connecter les hôpitaux universitaires de Genève (HUG) au réseau. Parmi les 12 000 emplois dans ce quartier, 10 000 personnes travaillent dans les hôpitaux. Un projet de tunnel souterrain est d'ailleurs en cours pour permettre une liaison directe entre la station et l'hôpital cantonal.

¹ Bonhôte, Bonnet, Della Casa, Léveillé, Perneger, Pictet, Rezakhanlou, *Genève 2020, co-habitations*, 2007, Fédération des architectes suisses, section Genève, infolio éditions, p 60

Eaux-Vives

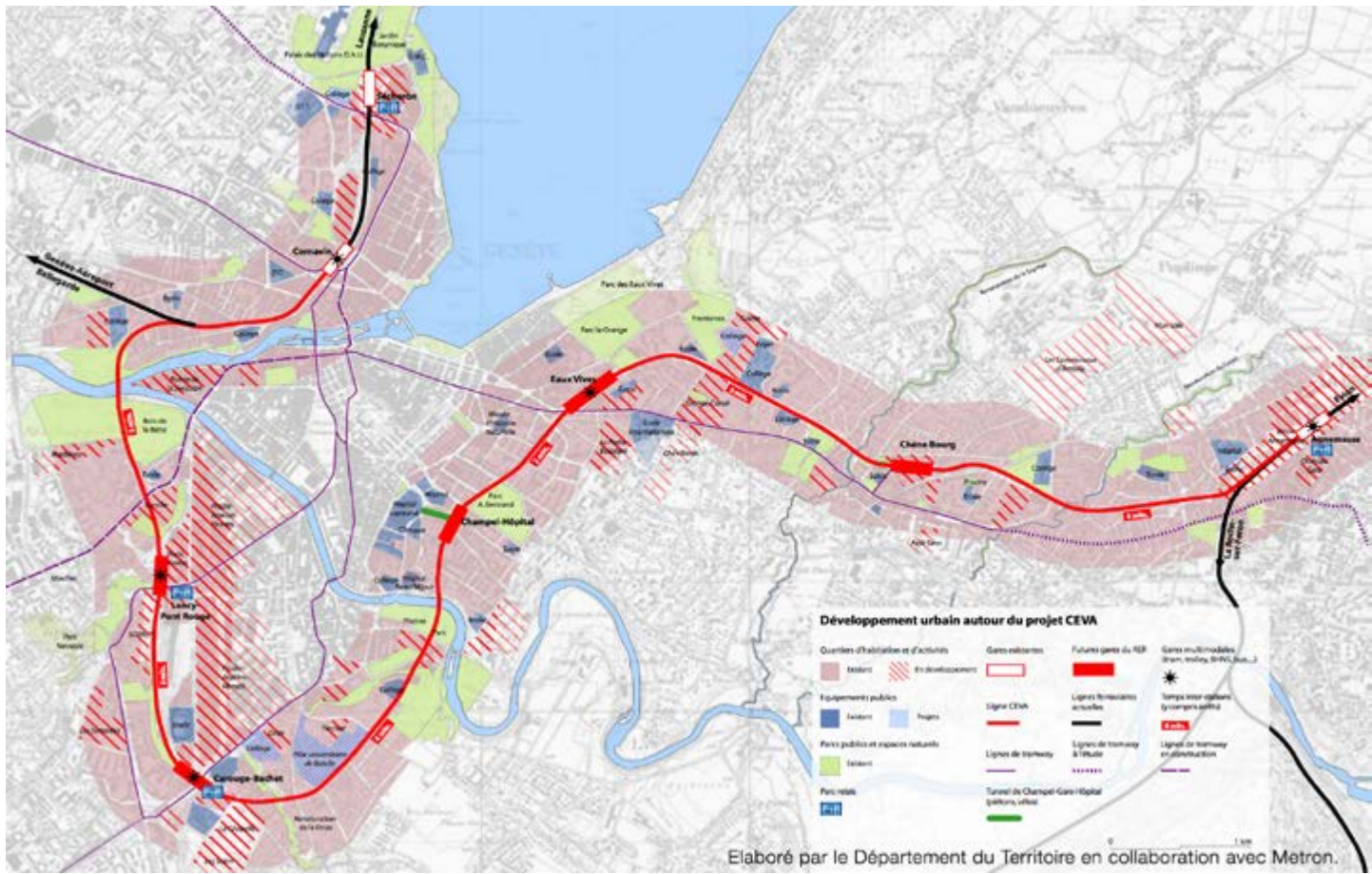
La nouvelle gare des Eaux-Vives offre l'opportunité de dynamiser le renouveau d'un quartier, d'un morceau de ville en travaillant à une plus grande échelle. En plus des quatre trains régionaux par heure, deux Regio-Express (RE) directs s'y arrêteront. Cette nouvelle centralité génère des nouveaux projets architecturaux comprenant des surfaces commerciales, des logements ainsi que des équipements culturels. Le site correspond également au départ de la voie verte pour cyclistes et piétons, permettant de rejoindre Thônex en suivant la tranchée couverte des voies ferrées.

Chêne-Bourg

La halte de Chêne-Bourg a été l'occasion d'organiser un projet pour la valorisation des espaces alentour avec la volonté de devenir une nouvelle centralité pour la commune. Plusieurs projets de densification sont envisagés à proximité de la gare.

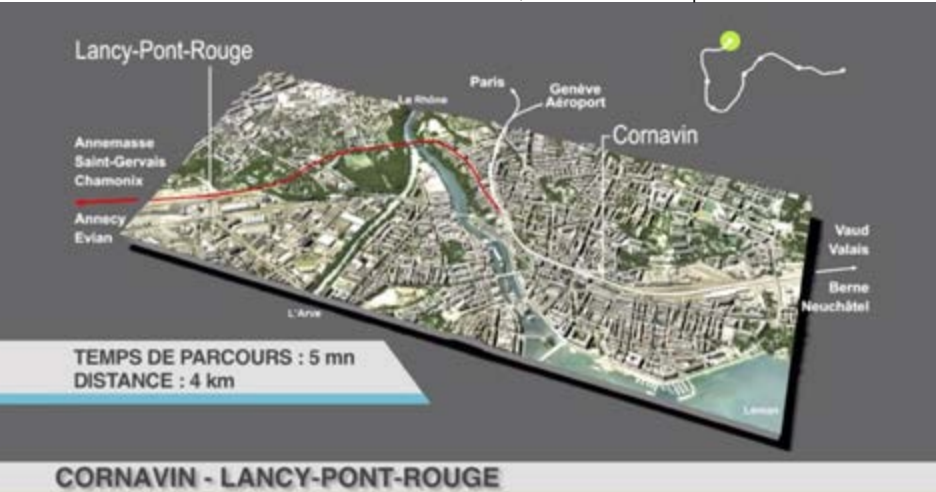
Annemasse

Pour Annemasse, le CEVA complète significativement le réseau de transport existant en renforçant la vision transfrontalière de la région. Cinq axes seront reliés à Annemasse formant les cinq branches de l'Etoile d'Annemasse en direction de Cornavin, Thonon les Bains, Bellegarde, Annecy et Chamonix. La gare deviendra peut-être ici encore plus qu'ailleurs, un pôle d'échange multimodal. Dépasant l'image de ville frontalière, Annemasse souhaite devenir un grand quartier de Genève.

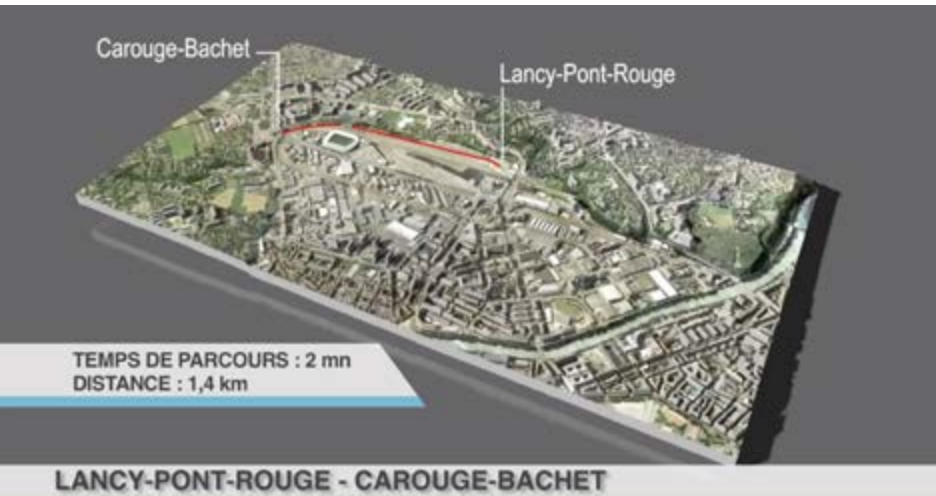


extrait de la modélisation 3D CEVA Genève, réalisation hepia

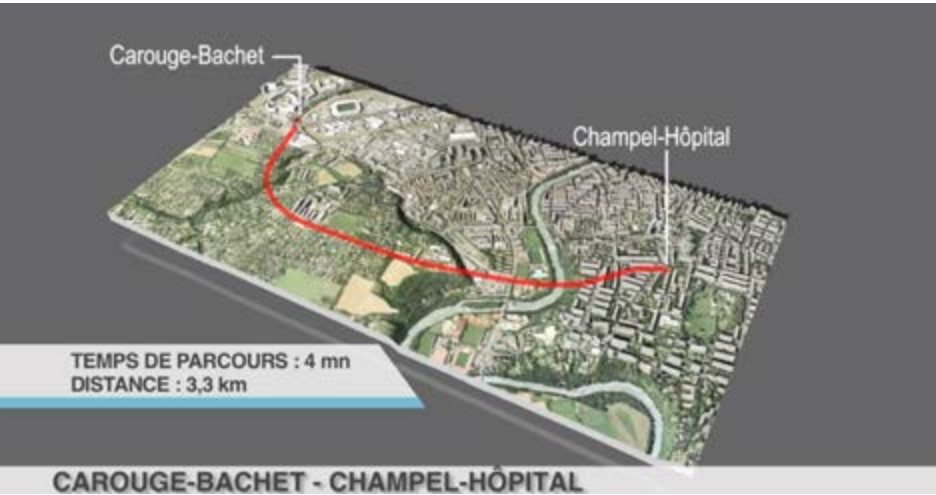
1



2



3



4



5



6

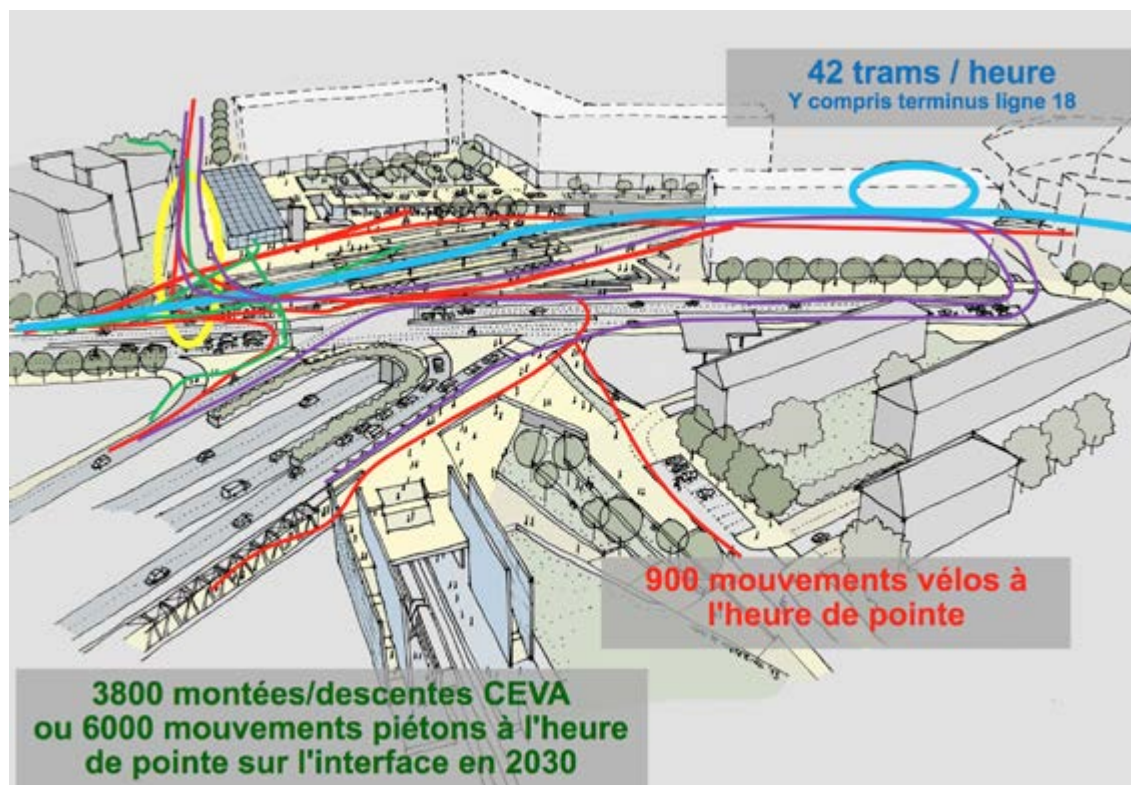


nouvelles portes d'entrée

Avec le projet de mobilité du CEVA, le carrefour de Carouge-Bachet bénéficie d'un emplacement stratégique indéniable. Véritable porte d'entrée dans l'agglomération genevoise le site va devenir un nœud d'échange majeur de transport en commun. Ce nouveau pôle important doit refléter le prestige de Genève et s'affirmer avec la volonté de créer une nouvelle identité. Avec l'autoroute, Carouge-Bachet est déjà une porte d'entrée importante pour Genève. Cette vision est renforcée avec le CEVA. Malheureusement aujourd'hui le statut de porte d'entrée est associé à la saturation du trafic motorisé notamment sur la route de Saint Julien aux heures de pointes qui devient une césure visuelle, physique et sonore, un obstacle pour les piétons.

nouvel espace de vie

Avec l'arrivée du CEVA et la construction de nouvelles gares, tout l'enjeu est de parvenir à créer des lieux adaptés aux modes de vie. La gare et les alentours vont contribuer à bien s'orienter dans des lieux fonctionnels, permettant de changer rapidement de mode de transport tout en créant des nouveaux espaces de convivialité et d'échange. Les alentours devront offrir plus de diversité d'usage avec une densité plus importante.





vue de la future place du Bachet de Pesay



vue de la future halte du CEVA de Carouge-Bachet

3

LA PRAILLE SUD-OUEST

7 Contexte

8 Composition



1 Situation

Le site surnommé le “Camembert” se situe au sud de la commune de Lancy. C’est la troisième commune du canton de Genève au niveau de sa population et compte près de 30 000 habitants sur une superficie de 485 hectares. Avec le développement des transports publics, Lancy n’est plus considérée comme une commune périphérique et participe activement au développement de l’agglomération.

Le site se trouve également dans la zone industrielle de la Praille, à proximité directe de la nouvelle station du CEVA de Carouge-Bachet, dans le périmètre Praille Acacias Vernets (PAV) qui s’étend sur 230 hectares.

Le projet du PAV représente un grand potentiel pour répondre aux besoins actuels en matière de logements et d’emplois. La notice de présentation du plan directeur de quartier du PAV, (PDQ PAV) souligne que « le plan directeur cantonal (PDCn) 2030 identifie le projet PAV comme l’un des grands projets (GP) porteurs d’enjeux majeurs en termes d’urbanisation, de mobilité et d’environnement, à l’échelle transfrontalière »¹.

Ce nouveau morceau de ville prépare sa mutation. Ce cas complexe de renouvellement urbain demande une temporalité longue. Les décisions prises aujourd’hui sont en permanence exposées à un risque d’obsolescence.

Au niveau du quartier, l’objectif est de créer trois polarités avec au cœur, la Place de l’Etoile et la future gare du CEVA de Lancy - Pont-Rouge. Le “Camembert” est l’un des sept secteurs du projet. Il est prévu des activités mixtes avec une faible proportion de logements.

¹ Plan Directeur de Quartier, Praille Accacias Vernets, n° 29’951 p9



Grand Lancy

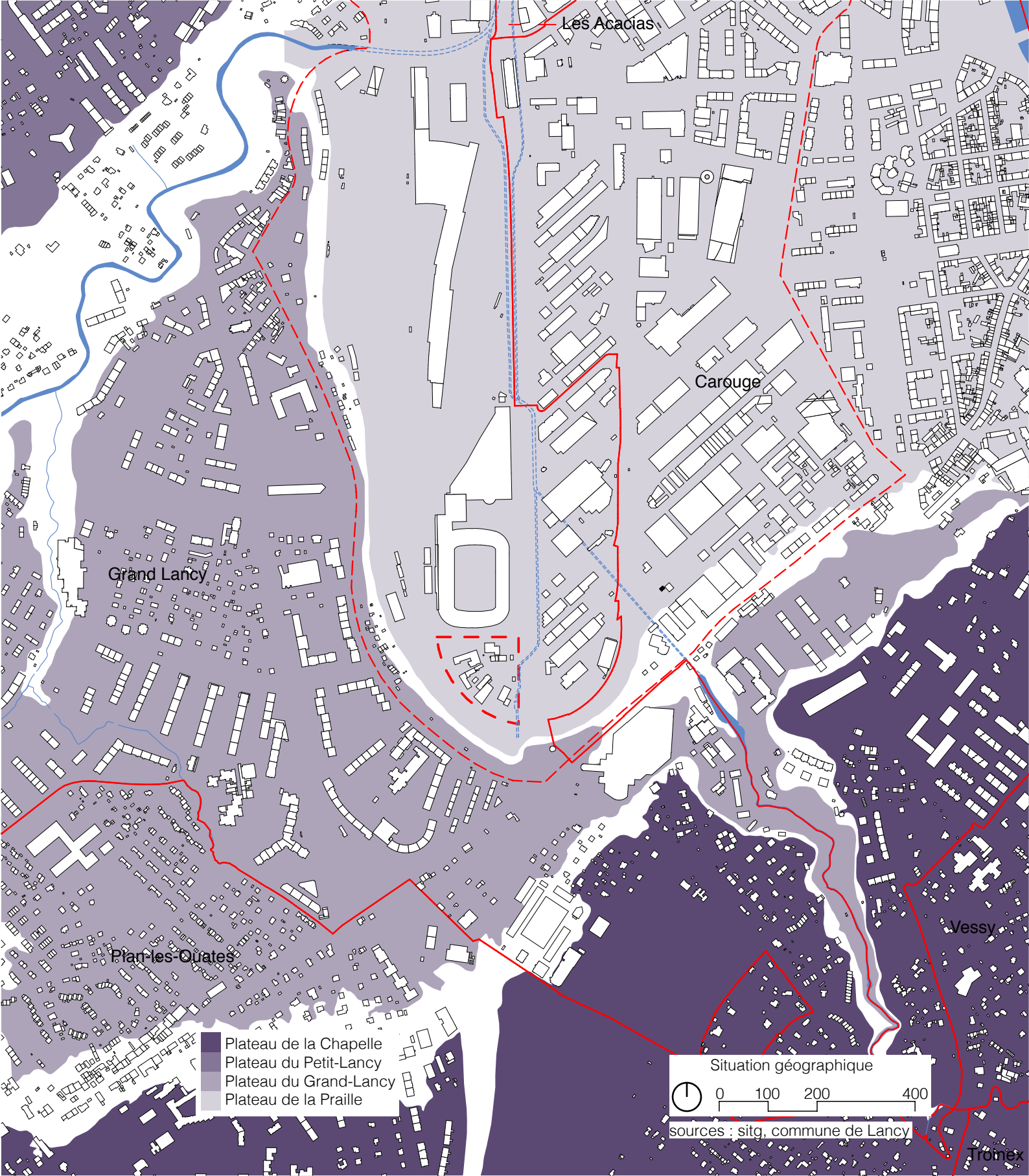
Carouge

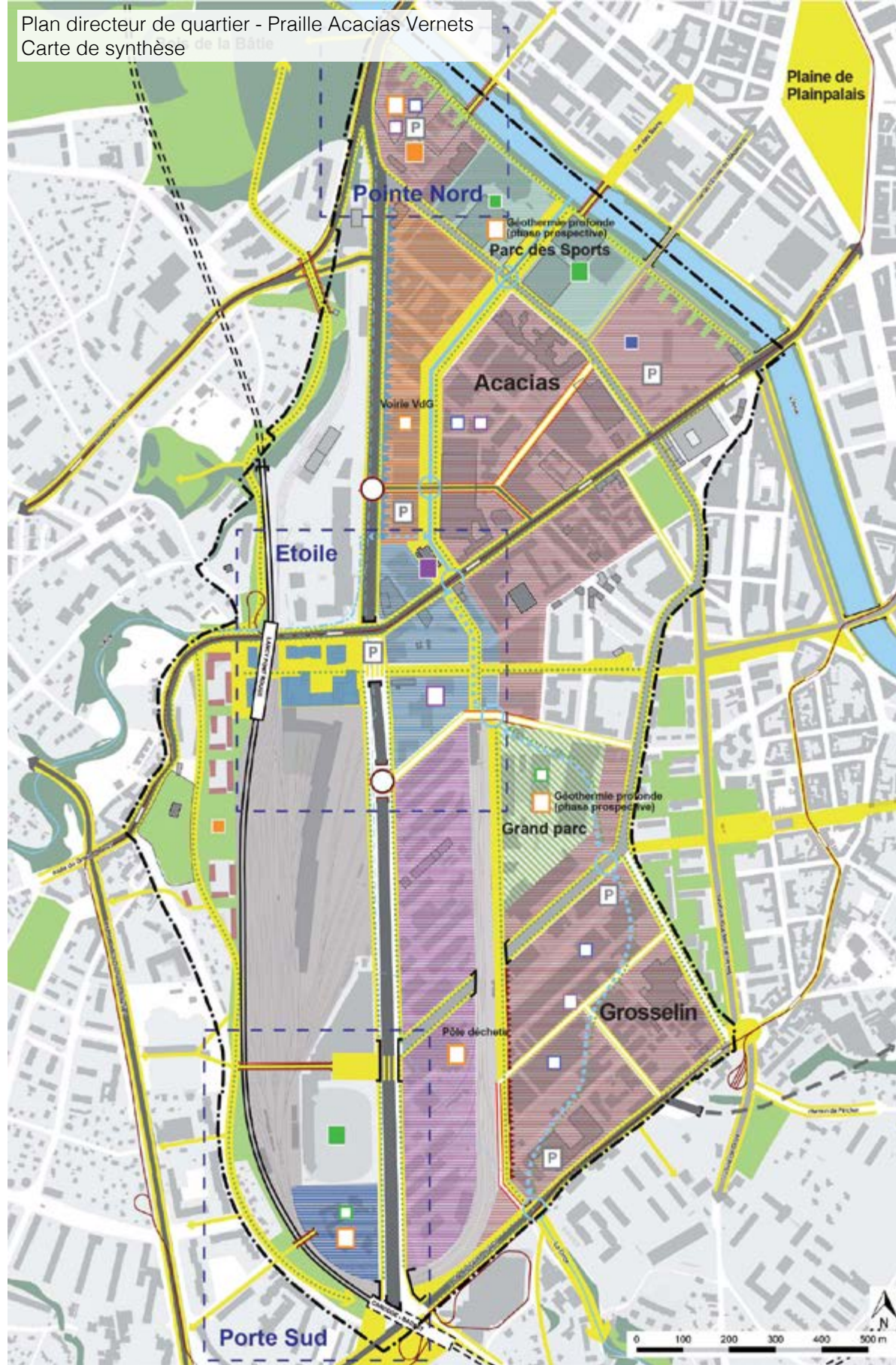
Plan-les-Ouates

- limite communale
- - - périmètre du PAV
- "Camembert"

LA PRAILLE SUD-OUEST 7 Contexte

Cette carte permet de mettre en évidence la distinction de quatre plateaux : le plateau de la Chapelle, du Petit-Lancy, du Grand-Lancy et le plateau de la Praille. Ces derniers se définissent en fonction des cassures topographiques du territoire. Du fait de leur indépendance naturelle, chaque plateau possède sa propre identité même s'ils appartiennent souvent à une même commune.





Légende

Urbanisation

	périmètre du PDQ
	lieu emblématique
	bâtiment existant
	bâtiment classé ou inscrit à l'inventaire
	ensemble protégé fin XIX - début XXe
	bâtiment ou périmètre de valeur patrimoniale intéressante
	espace public structurant et réseau de mobilité douce
	continuité paysagère et biologique
	structure paysagère - espace vert : existant / projeté (Grand parc)
	structure paysagère - cadastre forestier
	transition paysagère
	transition quartier - espace public - infrastructure

Affectations

	affectation mixte - prédominance logement
	affectation mixte
	affectation mixte - principalement activité tertiaire
	affectation mixte - principalement activité mixte
	affectation mixte - principalement activité secondaire / logistique
	affectation mixte - principalement équipement public / parc (Parc des Sports)
	PLQ en force dominante activité / dominante logement
	front bâti d'activités

Equipements

Hiérarchie des équipements projetés

	/		équipement d'importance cantonale et régionale / d'intérêt local
--	---	--	--

Type d'équipement

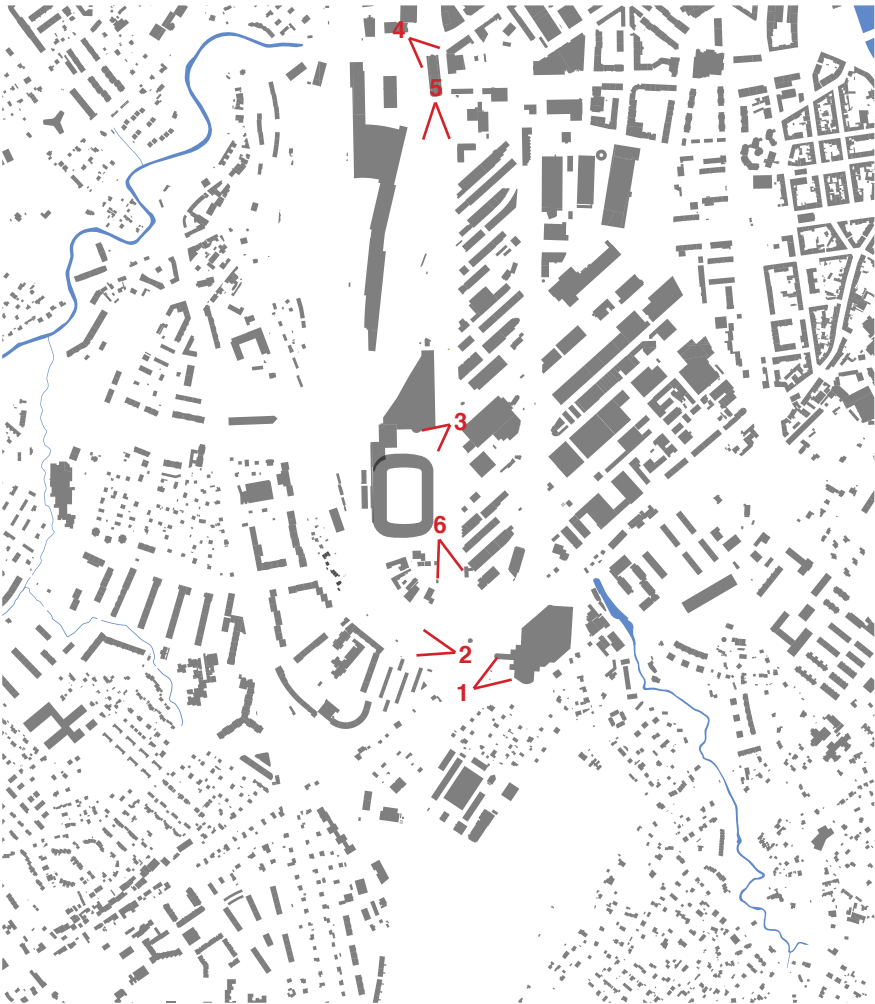
	/		équipement socio-éducatif : localisé / avec une localisation indicative
	/		équipement social ou culturel : existant ou localisé / localisation indicative
	/		équipement sportif : existant ou localisé / localisation indicative
	/		équipement divers : existant ou localisé / localisation indicative
			parking centralisé pour logements et visiteurs, localisation indicative

Environnement

	tracé de la remise à ciel ouvert des rivières et gestion des risques : localisé / indicatif
	croisement stratégique eau et réseau viaire
	tracé indicatif de la gestion des risques d'inondations
	galerie souterraine conservée

Mobilité

		axe de transit routier et multimodal : existant / projeté
		axe collecteur sectoriel : existant / projeté
		axe collecteur local : existant / projeté
		carrefour projeté
		franchissement (pont / passerelle) : existant / projeté
		ligne et arrêt de tram existants
		ligne et gare CEVA hors terre / ligne et halte CEVA enterré
		voie ferrée



	1	2
	3	4
	5	6

Bâtiments identitaires

- 1. dépôt des TPG
- 2. les voies ferrées
- 3. le stade de Genève et le centre commercial de la Praille
- 4. le parking de l'Etoile
- 5. la route des Jeunes
- 6. la route des Jeunes et l'autoroute



2 Développement urbain

début du caractère industriel

Au XVIII^e siècle, la plaine marécageuse des Acacias est une terre fertile avec des cultures maraîchères. Suite à la démolition des fortifications au milieu du XIX^e siècle, la ville s'étend et les industries commencent à s'installer au bord de l'Arve.

zoning

Le plan de délimitation des zones de construction datant de 1929 montre les origines industrielles, en violet sur la carte, du territoire des Acacias et de La Praille. Ces zones sont délimitées par le boulevard des Acacias et les moraines glaciaires. À cette même période, le paysage de la Praille se transforme fortement avec les grands projets d'infrastructures modifiant les éléments naturels comme des travaux de canalisation, de drainage et d'enterrement de l'Aire et de la Drize.



Plan de délimitation des zones de construction, 1929

Bonhôte, Bonnet, Della Casa, Léveillé, Perneger, Pictet, Rezakhanlou, *Genève 2020, co-habitations*, 2007, Fédération des architectes suisses, section Genève, infolio éditions, p 76-77

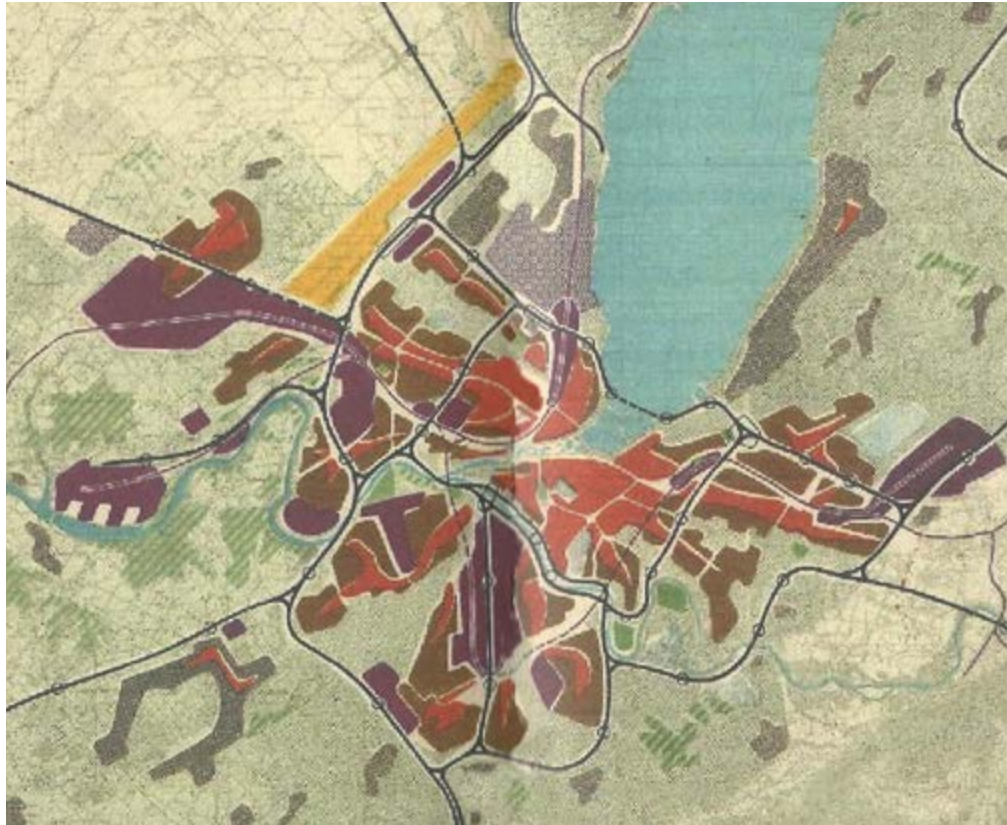
LA PRAILLE SUD-OUEST 7 Contexte

arrivée du chemin de fer

Le quartier Sud de la Praille a connu un développement urbain important à partir de l'arrivée du chemin de fer dans les années 50. Le territoire est très peu dense lorsque les voies ferrées sont construites sur le territoire de la Praille. La construction de la gare de marchandises affirme la vocation industrielle du quartier. Les abattoirs de la ville de Genève déménagent de la Jonction et s'implantent le long d'une route construite à cette occasion, la route des Jeunes. Jusqu'aux années 50, la Praille est encore partiellement agricole. En 1959, la zone industrielle de la Praille (ZIPA) est créée. C'est une des premières grandes zones industrielles et artisanales conçue à la périphérie de Genève.

prémices d'une mixité

À partir des années 50, le rythme de croissance s'accélère. La caserne et le complexe sportif des Vernets sont construits. Avec l'arrivée de la voiture et la pénurie de logements les limites de la ville dense sont repoussées. Le concept de vivre en dehors de la ville se développe, les cités satellites et les zones villa apparaissent (cités nouvelles d'Onex, de Lancy, Meyrin, Lignon).



Plan directeur (2015), 800 000 habitants (canton), 1966

Bonhôte, Bonnet, Della Casa, Léveillé, Perneger, Pictet, Rezakhanlou, *Genève 2020, co-habitations*, 2007, Fédération des architectes suisses, section Genève, infolio éditions, p 76-77

mixité et service

Le passage d'une société industrielle à une société de services est visible sur le site avec le développement à la fin du XXe siècle, d'activités tertiaires pour l'administration et la grande distribution. Dans les années 2000, la construction du stade de Genève, et du centre commercial de la Praille, préfigure une prise de conscience sur les potentialités de ce site vers plus de mixité. Ces nouvelles constructions montrent le début de la mutation du quartier. À proximité immédiate du centre-ville, le site présente de grandes potentialités. Pour pouvoir s'inscrire dans la continuité de la ville dense, ce quartier doit intégrer une plus grande mixité d'activités.

nouvelle forme de mixité

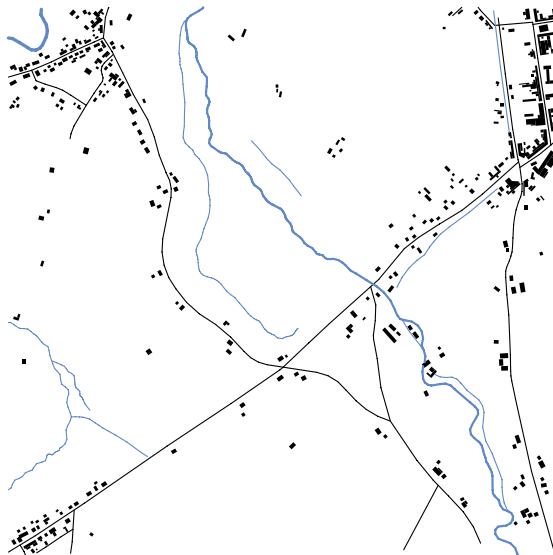
Le stade de Genève a été inauguré en 2003. D'une capacité de 30 000 places assises, le stade a accueilli plusieurs rencontres de football au niveau européen ainsi que plusieurs concerts. À proximité du stade, le centre commercial de la Praille est un lieu de rencontre, d'échange et de loisir avec en plus un hôtel et un centre de conférences. Le programme mixte est complété avec l'ouverture de nouveaux cinémas.

environnement déstructuré

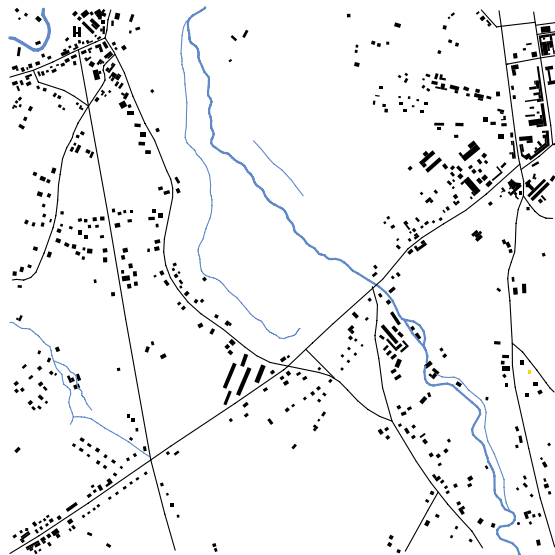
Au cours des années, le site n'a cessé de s'adapter sans vraiment pouvoir anticiper les changements. Sans une véritable coordination urbanistique, le site est aujourd'hui le résultat d'une succession d'infrastructures sans cohérence, organisées principalement en fonction du déplacement des véhicules. La Praille est une accumulation rendant le tissu déstructuré.



1900



1950



1960



1970



1980



2012



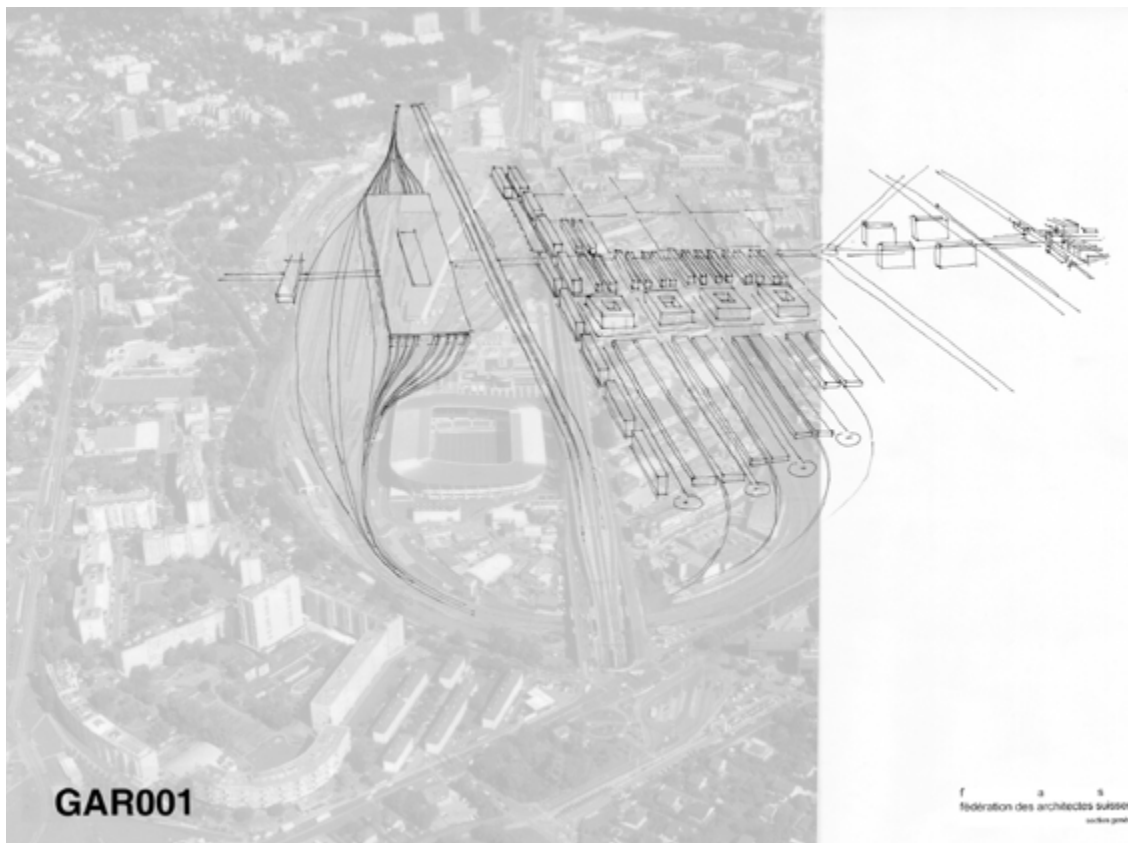
3 Territoire interrogé

reconversion enclenchée

Le périmètre du PAV a déjà suscité l'intérêt de plusieurs architectes et urbanistes. Des initiatives de concours et de mandats d'études parallèles (MEP) mettent en valeur les potentiels de développement que ce territoire bénéficie. À travers ses différentes visions, ces projets posent les bases d'une réflexion et les principales stratégies d'aménagement envisageables. L'approbation en 2007 du masterplan par le Conseil d'Etat confirme la volonté de coordonner la mutation du quartier vers un quartier plus mixte.

"500 mètres de ville en plus"

Le projet ne se résume pas à déplacer la gare de Cornavin sur le site de la Praille Acacias mais bien à imaginer un nouveau lieu central. Considéré comme un lieu stratégique, cette nouvelle gare permettrait de repenser le rapport entre centre et périphérie de Genève.



Perspective "500 mètres de ville en plus"

Concours "Genève 2020"

"Genève 2020" est un concours international d'architecture et d'urbanisme initié par la Fédération des Architectes Suisse (FAS) section genevoise en octobre 2005. Le concours fait suite à un constat : les architectes ont leur mot à dire en matière d'urbanisme à Genève. L'enthousiasme de ce concours s'illustre avec des chiffres : 520 candidats de 40 pays inscrits et 55 projets ont été rendus.

Le périmètre du concours correspond à celui du masterplan Praille Acacias Vernets. Architecte à Genève, Jan Perneger précise qu' "un lieu d'expérimentation est choisi en fonction de trois critères : sa proximité avec le centre-ville, sa faible densité, sa desserte en transports publics existants ou à venir¹". Il s'agit de densifier un terrain déjà partiellement occupé.

Le premier prix a été remporté par l'architecte Thomas Fischer de Zurich. Le projet propose un grand espace public incluant le stade de Genève et limité par un axe nord-sud, la route des Jeunes. Cet espace met en évidence la morphologie du site créé par la moraine. Ces espaces publics proposent de faire la transition entre le plateau de Lancy et le secteur de la Praille Acacias Vernets. À l'est de la route des Jeunes, le tissu est densifié en gardant le découpage viaire actuel. Le projet a la qualité de pouvoir s'adapter progressivement entre recherche d'espaces vides et densification du tissu.



1er prix, concours "Genève 2020"

¹ Bonhôte, Bonnet, Della Casa, Léveillé, Perneger, Pictet, Rezakhanlou, *Genève 2020, co-habitations*, 2007, Fédération des architectes suisses, section Genève, infolio éditions, p 7

4 Le territoire des rails

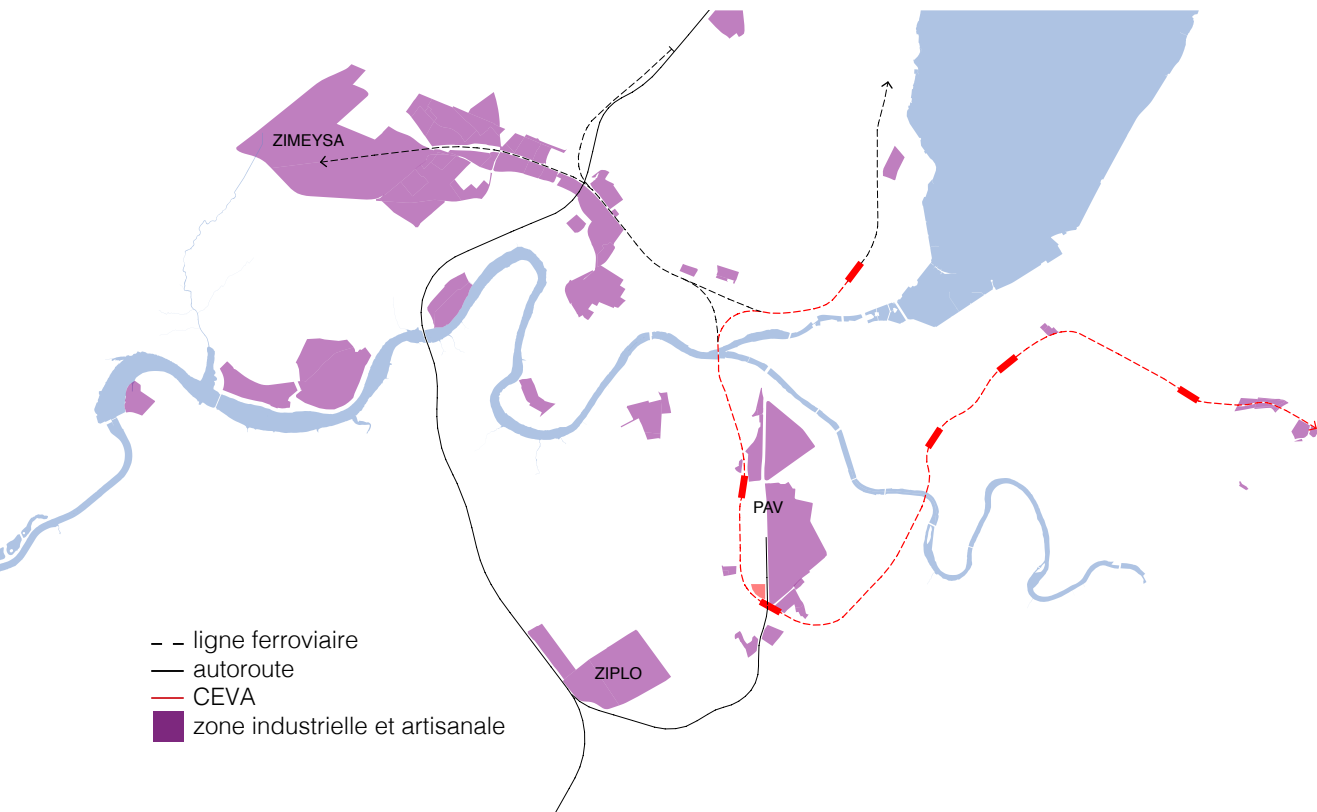
Cette carte met en relation la morphologie du territoire, l'espace occupé par les voies ferrées, l'autoroute et les trafics ferroviaires à la Praille. Les moraines glaciaires créent une cassure topographique et définissent naturellement le "Camembert" au sud-ouest. La lecture de la morphologie du territoire permet de mieux comprendre l'implantation des infrastructures.

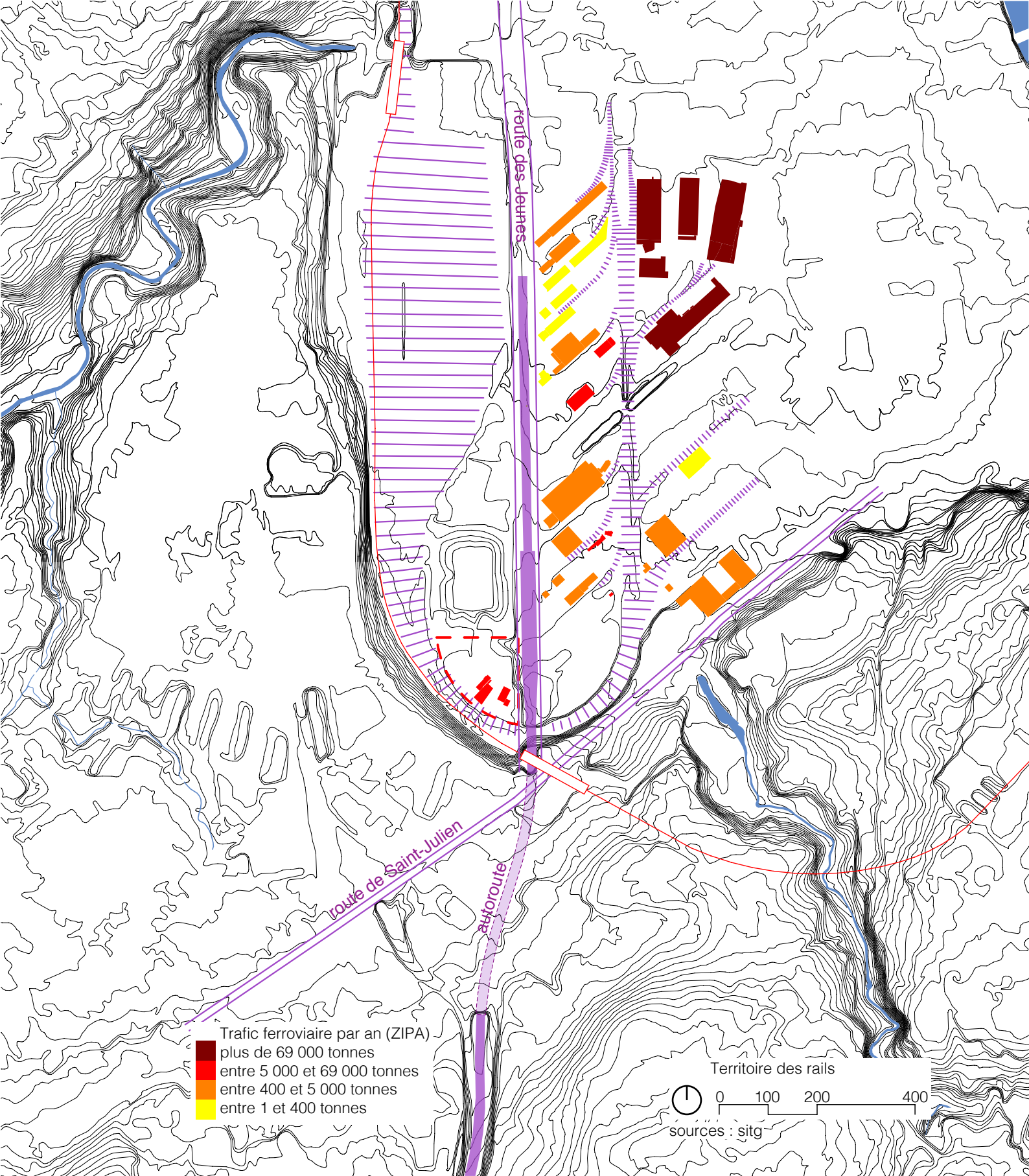
Pour éviter l'axe historique de la route de Saint-Julien, l'autoroute passe en profondeur et réapparaît au niveau du "Camembert" sur l'axe nord-sud de la route des Jeunes. Sensible aux changements de pente, les rails se trouvent sur un terrain relativement plat, au pied du coteau de Lancy.

Le "Camembert" se trouve relativement isolé par les installations routières et ferroviaires. Ces infrastructures rendent la perméabilité entre les zones difficiles.

Avec la zone industrielle de Meyrin Satigny (ZIMEYSA), cette zone industrielle de la Praille (ZIPA) sont les deux principales zones à Genève qui génèrent des trafics de marchandises dans l'agglomération.

La ZIPA se retrouve au cœur du tissu urbain et représente un atout pour la distribution des marchandises dans le contexte actuel des préoccupations pour le développement durable. Le plan directeur du quartier du PAV recommande de maintenir une activité industrielle dans ce quartier.





5 Réseau de mobilité

Cette carte montre le réseau de transport public. Un cercle de cent mètres localise la zone proche des arrêts principaux. Bachet de Pesay est le croisement de différents modes de transports en commun : tram, bus, CEVA.

tram

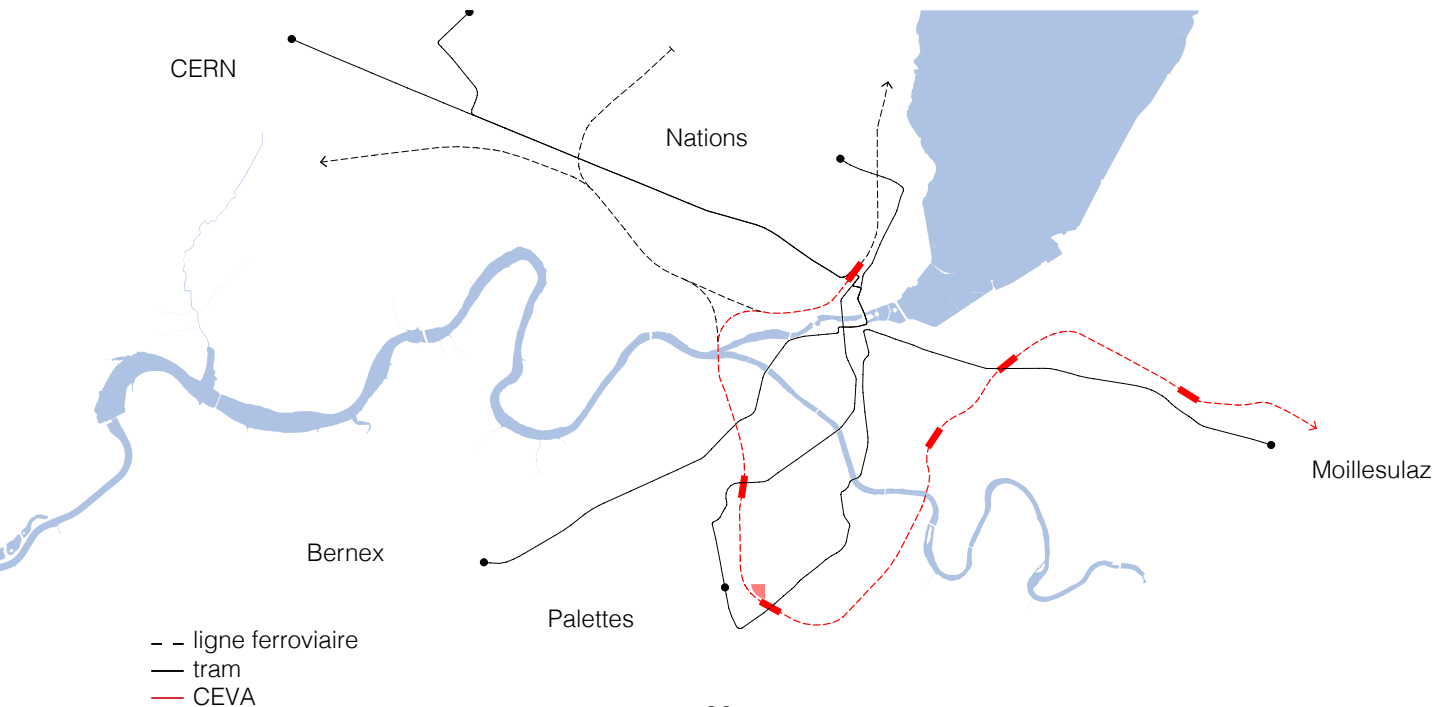
La ligne 12 de tram en provenance de Moillesulaz, à la frontière avec la France, à proximité d'Annemasse traverse Carouge et Bachet de Pesay. Le terminus se trouve quelques arrêts plus loin, à l'arrêt Palettes où le tram 15 prend le relais et poursuit la course jusqu'aux Nations.

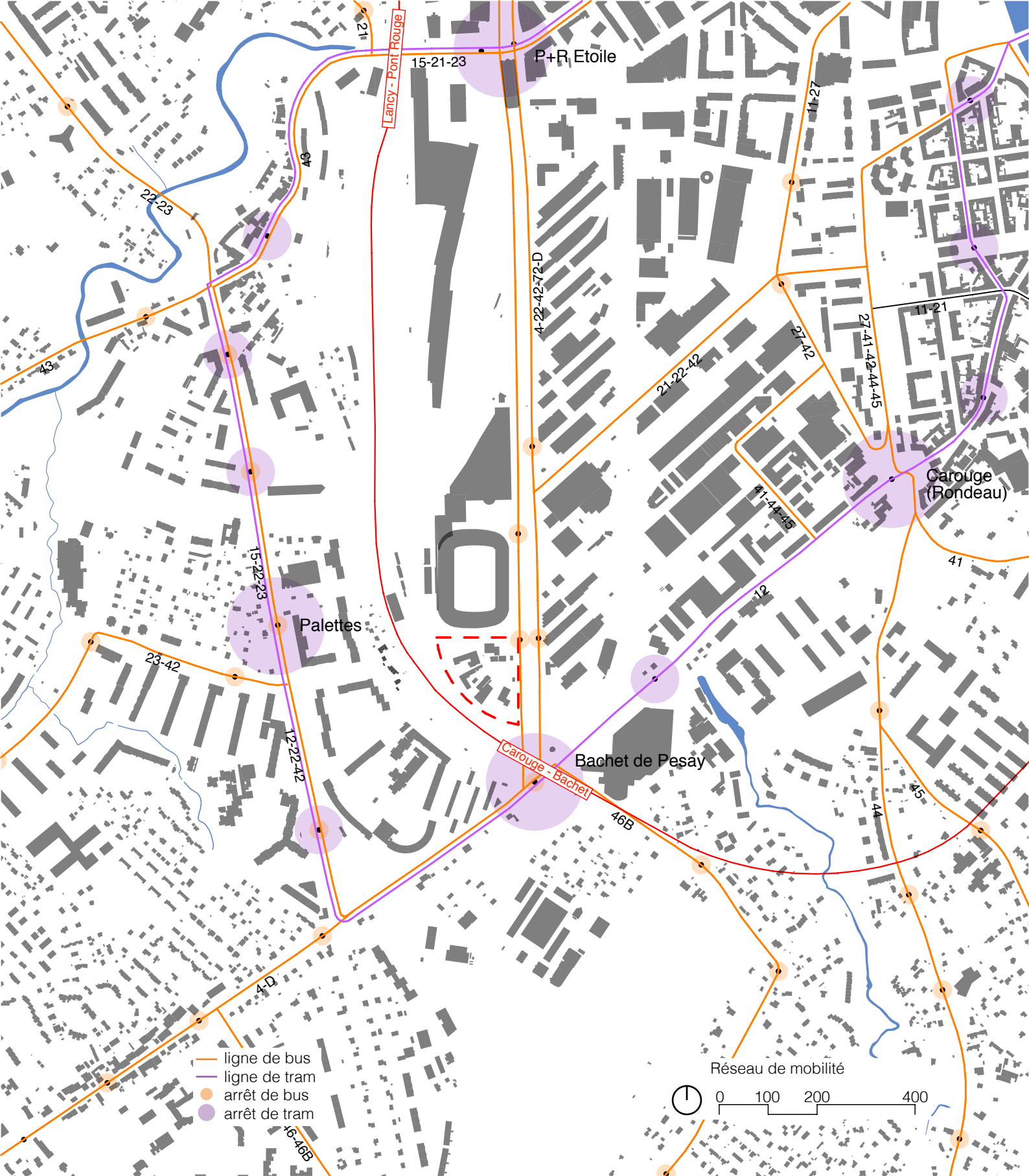
bus

Différents bus passent également par Bachet de Pesay. Ces axes de mobilité créent une intersection avec beaucoup de potentiel.

CEVA

Avec la nouvelle gare du CEVA de Carouge-Bachet, ce site va devenir un nœud stratégique, une articulation entre les flux de piétons, d'automobilistes et les usagers des transports publics, un pôle d'échanges. Bien que les trains directs ne s'arrêteront pas à la gare de Carouge-Bachet, le CEVA va permettre au site d'être très vite relié à Cornavin, aux Nations Unies, à l'aéroport international, et à Annemasse.





6 Franchissement

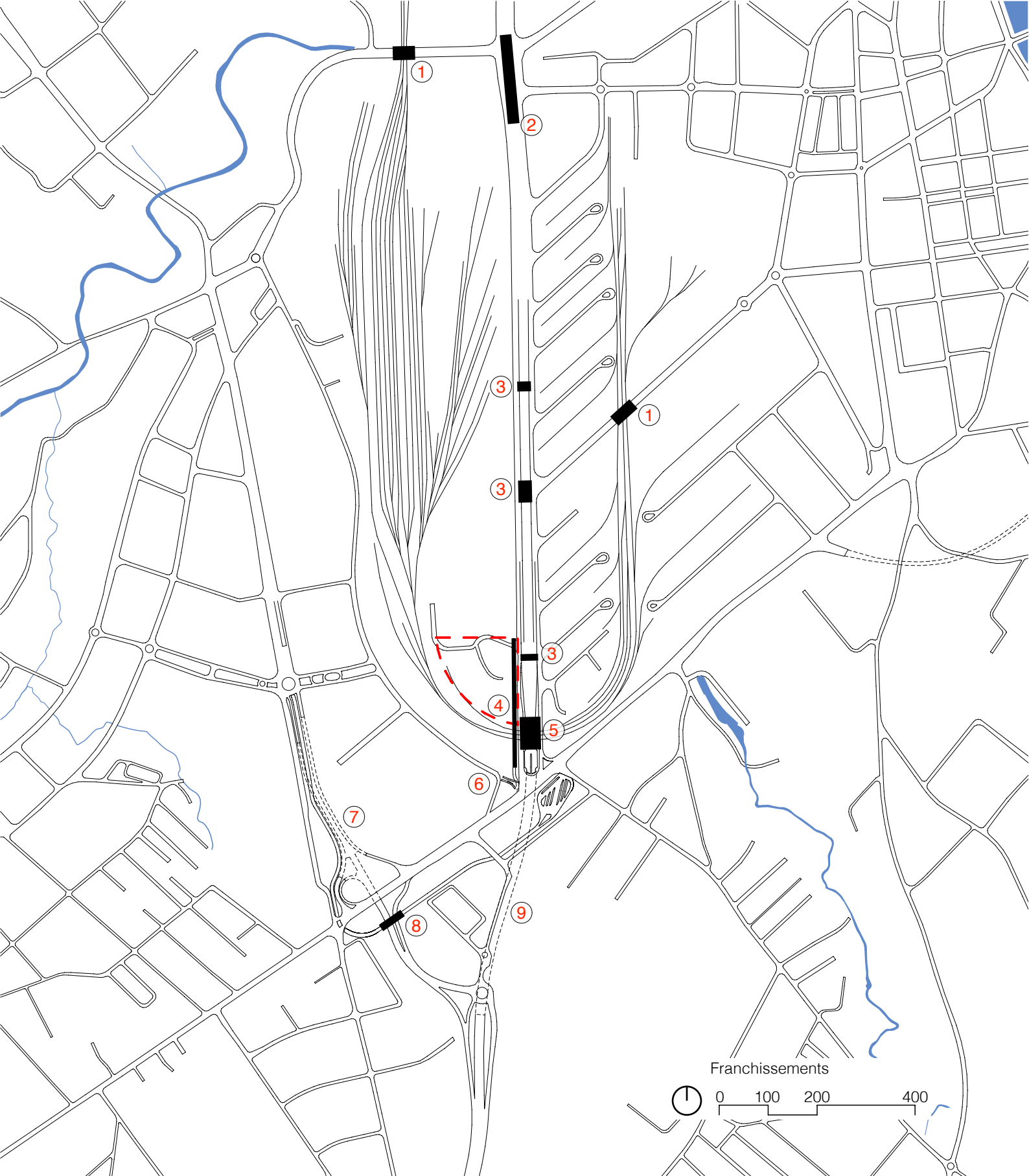
Les infrastructures de transport comme l'autoroute et les voies ferrées sont de vrais obstacles pour les piétons en créant des limites importantes dans le territoire.

Au carrefour de Bachet de Pesay, les différents modes de transport se superposent : route, autoroute, voies ferrées. La Passerelle des Sports permet de relier la gare de Carouge-Bachet au stade de Genève et au centre commercial de la Praille.

La route de Saint-Julien est un axe historique. Plusieurs axes importants rappellent l'importance consacrée aux transports privés : route de st Julien, avenue Vibert, avenue de la Praille ainsi que l'autoroute.

Le stade de Genève, le centre commercial de la Praille, les bâtiments industriels peuvent également être considérés comme des obstacles physiques et visuels pour les piétons.

- 1 passage de la route du Grand-Lancy sous les voies ferrées
- 2 passage de la route des Jeunes sous la Place de l'Etoile
- 3 passage de la route des Jeunes sous l'autoroute
- 4 passerelle des Sports
- 5 passage de l'autoroute et de la route des Jeunes sur les rails
- 6 passage piéton sous la route de Saint-Julien
- 7 passage souterrain de la route
- 8 passage du tram sur la route
- 9 passage souterrain de l'autoroute





	1	2
	3	4
	5	6

Franchissements

- 1. arrivée de l'autoroute au dessus de la route des Jeunes
- 2. passage sous route, accès à la passerelle des sports
- 3. passerelle des sports (300m) entre le carrefour Bachet de Pesay et le Stade de Genève
- 4/5. passage piéton sous la route de Saint-Julien
- 6. nouveau tunnel du CEVA, croisement de la route des Jeunes et de la route de Saint-Julien



7 Tissu urbain

importance de la mixité - zones monofonctionnelles

Jacobs précise que “pour comprendre ce qu’est la ville, nous devons tout de suite considérer que les phénomènes essentiels à étudier sont les combinaisons ou les mélanges de fonctions urbaines et non celles-ci prises séparément.”¹ La diversité est un élément essentiel pour une ville. Dans ce morceau de ville, des quartiers industriels, résidentiels, commerciales se sont développés indépendamment, sans prendre en compte l’importance de la diversité.

découpage parcellaire

Les tailles des parcelles sont très différentes suivant les besoins : des grandes parcelles pour l’industrie et des petites parcelles pour les villas. Les infrastructures de transport ont influencé le développement urbain. Le découpage parcellaire en “arrête de poisson” de la zone industrielle répond à la logique du système ferroviaire. Le “Camembert”, actuellement occupé par des industries ne suit pas cette logique.

Loin l’idée de « tabula rasa », le projet du PAV prévoit de garder le découpage parcellaire et viaire actuel occupé essentiellement par des industries et des activités artisanales en préservant le patrimoine bâti pour une plus grande faisabilité.

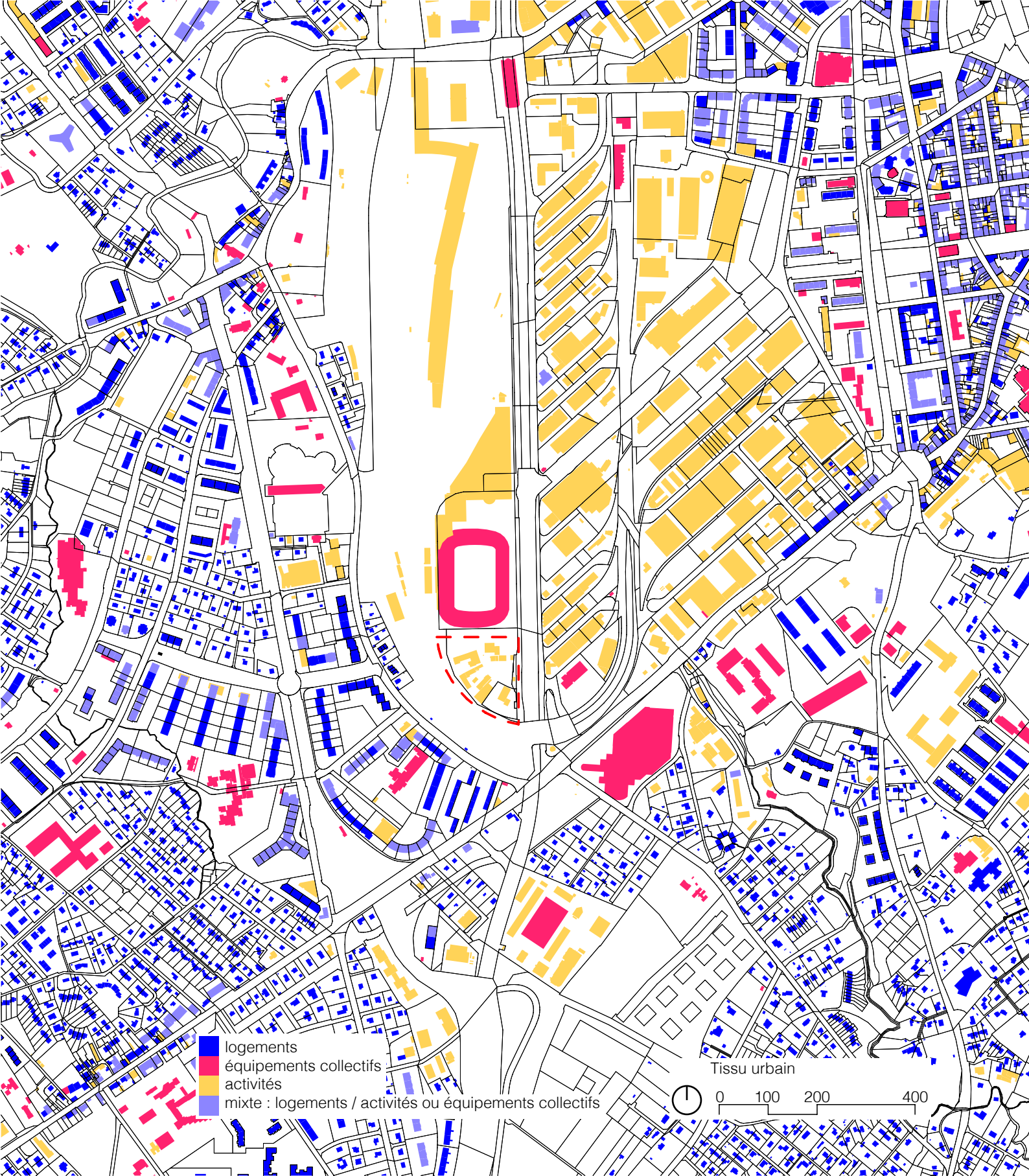
difficulté pour la mutation du site

Le “Camembert” est occupé par des industries de démolition, des ferrailleurs. La délocalisation de ces industries est délicate car elles disposent d’un droit de superficie jusqu’en 2090. Maurice Félix, président de la coopérative déclare “ Nous sommes d’accord de valoriser ce coin, mais nous voulons d’abord travailler. Or, nos entreprises sont très difficiles à reloger.”

relocalisation des industries

Plusieurs concours de projet d’hôtels industriels proposent de regrouper plusieurs industries dans un bâtiment, offrant une alternative pour la relocalisation de ces industries. Les zones industrielles existantes vont être densifiées. La flexibilité de ces nouveaux bâtiments aux niveaux structurel et distributif, l’apport de la lumière naturelle font la qualité de cette nouvelle architecture novatrice.

¹ Jane Jacobs, *Les conditions génératrices de diversité, La malédiction des frontières désertes, in Déclin et survie des grandes villes américaines*, éditions Pierre Mardaga, 257-268. p149



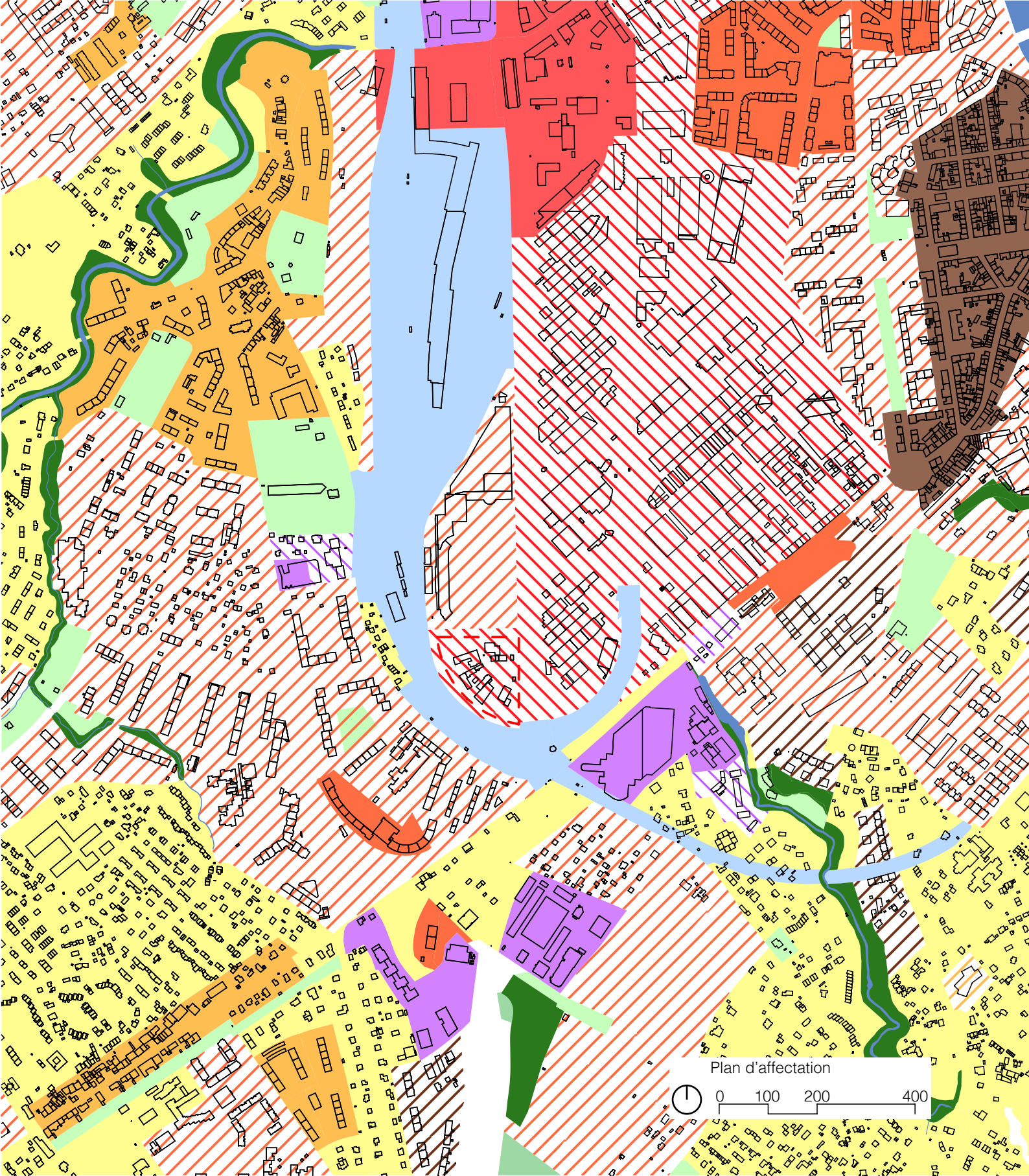
8 Zone d'affectation

Le territoire cantonal est découpé en zones qui définissent des dispositions d'aménagements spécifiques comme par exemple les affectations autorisées ou le type de construction. Il existe trois catégories de zones : les zones ordinaires, les zones de développement et les zones protégées.

Sur la carte ci-contre, les zones 2 et 3 sont denses et correspondent au centre urbain. La zone 4A définit le périmètre protégé du Vieux Carouge. La zone 4B est une zone spécifique aux villages et hameaux dans la campagne. Les exploitations agricoles et la zone résidentielle destinée aux villas sont comprises dans la zone 5.

En comparant la carte du tissu urbain et la carte d'affectation, on remarque que la zone industrielle de la Praille n'est pas en violet. Celle-ci n'est pas définie comme "zone industrielle et artisanale". Les bâtiments industriels se trouvent dans la zone de développement 3. Le Stade de Genève et le centre commercial de la Praille dans la zone de développement 2. Avec le projet du PAV, cette zone est appelée à accueillir plus de mixité.





9 Éléments naturels

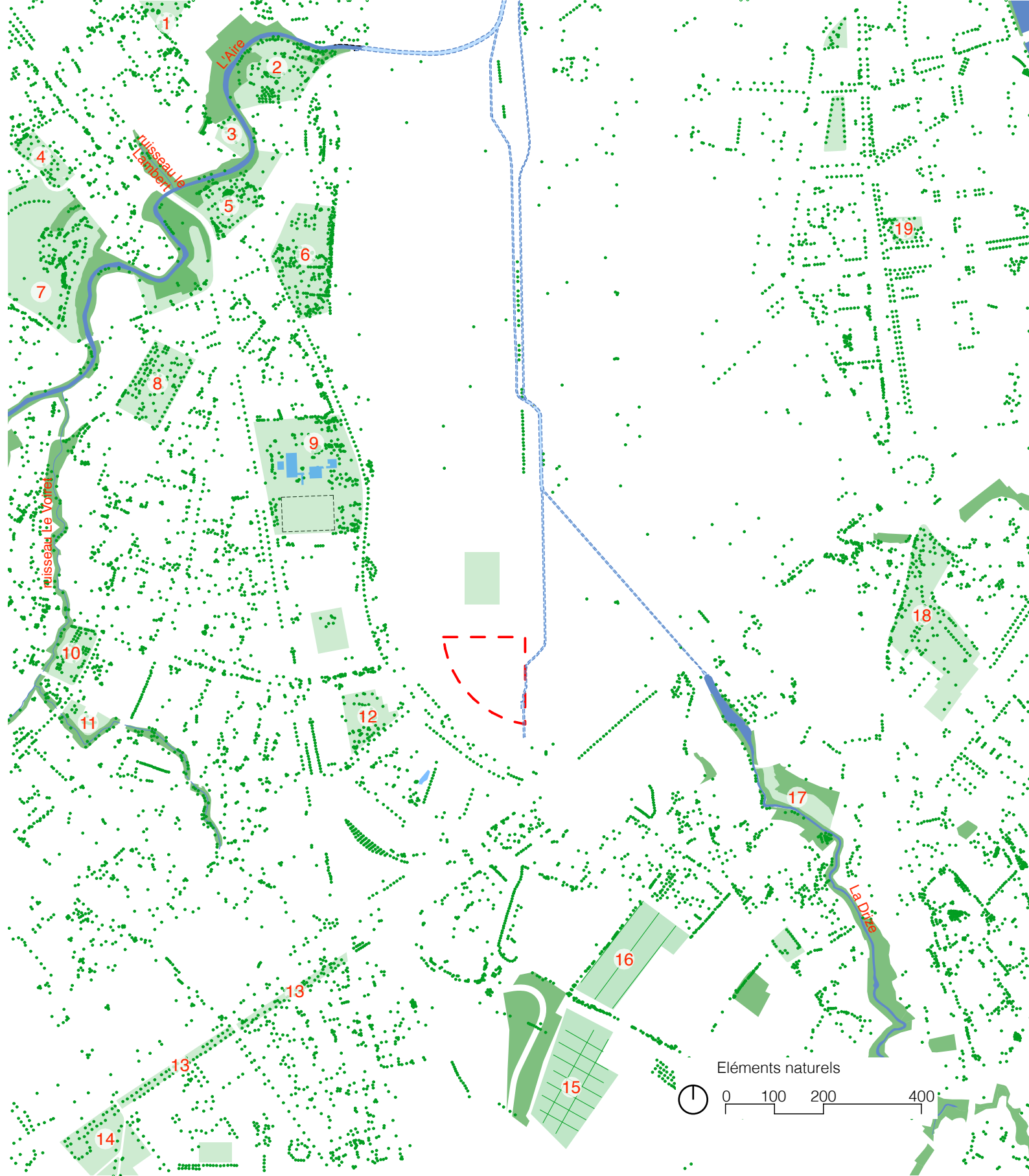
Cette carte met en évidence la forte emprise au sol de la zone industrielle et ferroviaire de la Praille par l'absence de la végétation et des cours d'eau. Le site du "Camembert" se situe en limite de cette grande zone.

Les grands axes routiers se lisent clairement par la régularité des arbres plantés. Plusieurs parcs proposent des espaces de loisirs et favorisent la présence de la nature en milieu urbain. Les tronçons à ciel ouvert des rivières de la Drize et de l'Aire assurent une continuité boisée et biologique à préserver.

Les cours d'eau de l'Aire et la Drize se sont progressivement dégradés suivant le développement de grands réseaux routiers, l'imperméabilisation des sols, la pollution due aux cultures intensives ou maraîchères. Des projets de renaturation des rivières sont en cours dans le canton.

Sur cette carte, les deux rivières disparaissent sous le quartier industriel de la Praille. Leurs eaux se rejoignent au nord, dans une galerie commune pour finir par se jeter dans l'Arve, sous le pont de la Jonction.

- 1 Parc Céréssole
- 2 Parc Bernasconi
- 3 Parc du Gué
- 4 Parc Pré-Monnard
- 5 Parc Tressy-Cordy
- 6 Parc de la Mairie
- 7 Parc Navazza-Oltamare
- 8 Cimetière du Grand-Lancy
- 9 Ferme et Parc Marignac
- 10 Parc en Sauvy
- 11 Parc du Petit-Voïret
- 12 Parc de la Pralie
- 13 Promenade
- 14 Parc de la Butte
- 15 Jardins familiaux des Sciers
- 16 Jardins familiaux de la Chapelle
- 17 Parc de la Drize
- 18 Parc Batelle
- 19 Parc Louis-Cottier



10 Articulation

Carmelo Stendardo, président du Jury du concours pour les espaces publics de la halte CEVA Carouge-Bachet précise que “La halte de Carouge-Bachet est implantée au coeur du noeud stratégique de l’entrée sud de Genève. Elle constitue une véritable articulation entre les quartiers environnants, existants et futurs (Carouge, La Chapelle, Lancy, le quartier Praille Acacias Vernets)”¹

On remarque que le territoire est morcelé avec différentes identités. Les espaces représentés en marron correspondent au centres historiques du Vieux-Carouge de Lancy et de Plan-les-Ouates.

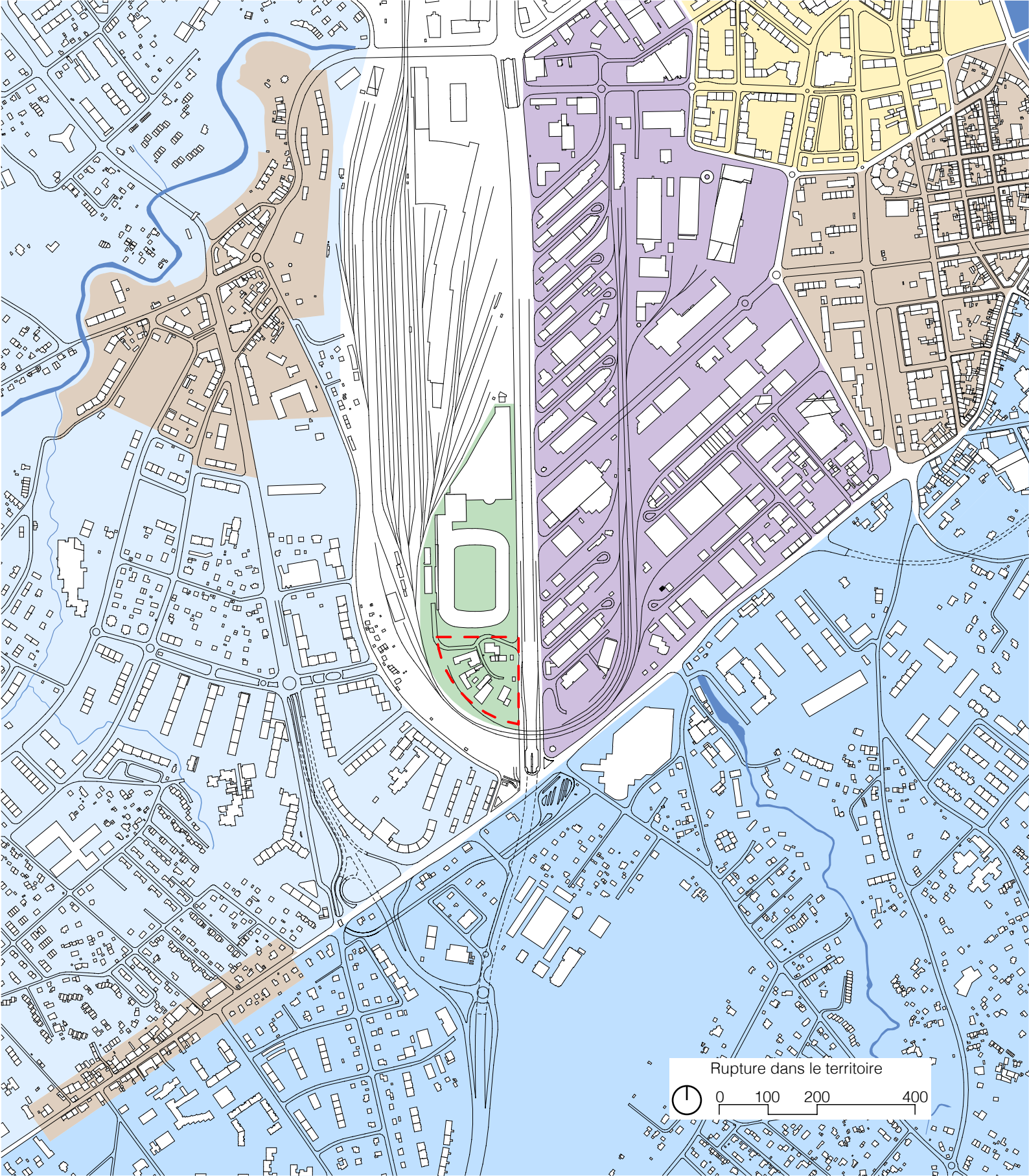
En violet, la zone industrielle de la Praille se détache par son tracé parcellaire particulier.

Les espaces représentés en bleu sont resté pendant longtemps vierge de toute construction. La densification s’est produite dans la seconde moitié du XXe siècle. Ces zones sont principalement occupé par des logements et en particulier des villas contigues. Ce grand périmètre est découpé par l’axe historique de la route de Saint-Julien.

La partie en jaune s’est développé à partir de la moitié du XIXe siècle et présente une plus grande mixité.

On remarque que la partie où se trouve le “Camembert” en vert se rattache à aucune des zones alentour. Avec le stade de Genève et le centre commercial de la Praille, cette zone a sa propre autonomie.

¹ Stendardo Carmelo, “Défis pour la ville contemporaine”, rapport du Jury concours espaces publics halte CEVA Carouge-Bachet, mai 2012



Rupture dans le territoire

0 100 200 400

4

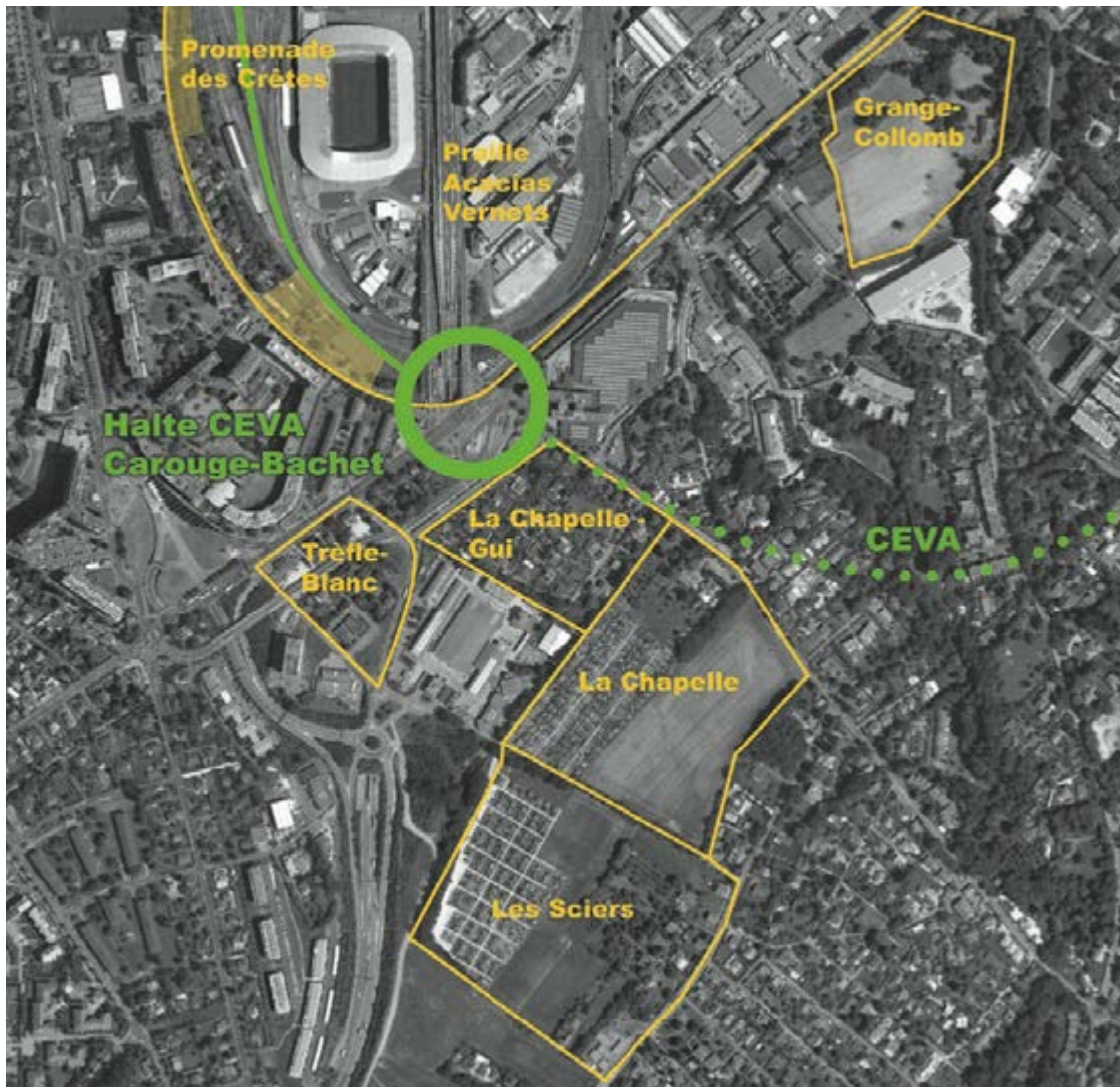
LE “CAMEMBERT”

- 9 Site d'expérimentation
- 10 Intuition
- 11 Démarche projectuelle



LE "CAMEMBERT" 9 Site d'expérimentation

Avec 6 000 montées / descentes par jour à l'horizon 2020 et 10 000 montées / descentes par jour prévues à l'horizon 2030, les alentours des gares du CEVA sont fortement appelés à être transformé. François Longchamp, conseiller d'Etat chargé du département des constructions et des technologies de l'information (DCTI) rappelle que « Autour du CEVA, la ville se pense et se construit. Petit à petit, des nouveaux quartiers verront le jour offrant aux habitants la possibilité de se déplacer en favorisant une meilleure utilisation des divers modes de transports.¹ ».



¹ rapport de jury, concours d'espaces publics de la halte CEVA de Carouge Bachet, mai 2012

LE "CAMEMBERT" 9 Site d'expérimentation

projet Promenade des Crêtes

Ce projet de parc public est une liaison territoriale qui permet de relier par la mobilité douce, deux gares du CEVA, Carouge-Bachet et Lancy Pont-Rouge. Un concours international a été lancé en 2012. François Longchamp, conseiller d'Etat chargé du département de l'urbanisme (DU) déclare que la promenade des Crêtes "relie les parcs existants, les futures gares CEVA de Lancy - Pont-Rouge et Carouge-Bachet, ainsi que les futurs quartiers d'habitations de Surville et Lancy - Pont-Rouge. (...) la promenade des Crêtes se révèle un véritable lieu d'échanges pour la population et pour les quartiers existants et futurs qui, petit à petit, se développeront."

Le premier prix a été remporté au projet "Continuité du territoire au détail" par le bureau d'architecte paysagiste PROAP sa. Avec une lecture respectueuse du site, le projet propose des espaces publics variés tout en assurant une continuité des aménagements dans la pente.



Image du 1er prix, "Continuité du territoire au détail"
rapport de jury, la promenade des Crêtes, Praille Acacias Vernets (PAV), juin 2012

LE “CAMEMBERT” 9 Site d'expérimentation

Chapelle - Les Sciars - Gui

Tout comme le “Camembert”, ce site se trouve à la limite de la ville dense, à proximité immédiate de la future halte de Carouge-Bachet. Proche de l'espace rural, ce morceau de territoire présente de grande qualité pour le développement d'un nouveau quartier urbain.

Entre ville et campagne, le projet propose de conserver cette proximité existante avec la nature tout en proposant une utilisation rationnelle du sol, c'est-à-dire avec une densité correspondant aux troisièmes zones de développement. Le projet prévoit d'accueillir 5 000 habitants, des commerces, 600 emplois et un P+R de 300 places.

Ce processus de densification est particulièrement complexe puisqu'il demande une requalification des zones agricoles et zones villas en troisième zone de développement. Le plan directeur de quartier “La Chapelle - Les Sciars” a été adopté en 2007 par le Conseil municipal de Plan-les-Ouates, Lancy et le Conseil d'Etat.



Photo aérienne du site



Plan directeur de quartier - La Chapelle - Les Sciars

Dans le périmètre du site se trouve également l'espace public de la future halte Carouge Bachet. En 2012 un concours est organisé pour l'aménagement des espace public de la future halte CEVA de Carouge-Bachet. Le projet lauréat “Landmark” fait preuve d'un aménagement urbain d'une grande clarté.



Plan du 1er prix, "Landmark"
rapport de jury, concours d'espaces publics de la halte CEVA de Carouge Bachet, mai 2012

la patinoire du Trèfle Blanc

Un projet de nouvelle patinoire est en cours sur le site du Trèfle-Blanc, pour la pratique du hockey sur glace pour le loisir et pour le haut niveau. Ce projet répond à une obsolescence de la patinoire des Vernets et une saturation des centres de glace du canton. Le projet prévoit également un P+R de 1000 places. Sur initiative du Conseil d'Etat, un comité de pilotage a été créé en avril dernier afin de coordonner ce projet. Le projet prévoit une patinoire de 10 000 places, une surface de 25 000 m² d'activités, une salle communale, une clinique et un P+R de 700 à 1000 places.

centre danse, « l'escargot »

Lancé en 1987, le projet d'un espace socio-culturel de quartier a été plusieurs fois abandonné. Le projet surnommé « l'escargot » a été imaginé en lien avec la couverture de l'avenue des Communes-Réunies. Le programme répond au besoin d'avoir un espace dédié à la danse contemporaine à Genève. Suite à un référendum communal en mars 2007, le projet a été mis en suspens.

LE “CAMEMBERT” 10 Intuition

Rencontre avec M. Bersot, président de l’association “Genève Montagne”, le 16 octobre 2014

L’association Genève Montagne a été créée pour répondre à un besoin : créer un lieu regroupant des infrastructures sportives, des espaces culturels dédiés à la montagne à Genève. Ce projet débute avec plusieurs observations.

Malgré ses rapports privilégiés avec les montagnes entourées par les Alpes et le Jura, Genève ne propose pas de lieu central dédié à l’espace alpin. Il n’existe pas de lieu, à l’échelle de la renommée internationale de Genève pour informer les personnes sur les thèmes liés à la montagne.

Les infrastructures sont plutôt réduites pour pratiquer l’escalade en salle et il n’existe pas de lieu permettant de centraliser la pratique de l’escalade. Deux centres sportifs permettent de pratiquer l’escalade en salle à Genève : le centre sportif de la Queue-d’Arve et le centre sportif du Bout-du-Monde.

L’objectif est ambitieux puisqu’il s’agit de construire un des plus grands halls d’escalade en Europe avec des voies de 30 mètres. Par rapport à Zurich, Genève est en retard au niveau des infrastructures sportives liées à l’escalade. Le plus haut mur d’escalade artificiel en salle au monde se situe dans le complexe sportif Kiipeilyareena à Helsinki en Finlande et mesure 29 mètres. En Suisse, Vertic-halle est le plus haut mur d’escalade artificiel en salle et mesure 15 mètres de haut, pratiquement la moitié. Il se situe à Saxon dans le Valais.



hall d’escalade de Kiipeilyareena à Helsinki

LE “CAMEMBERT” 10 Intuition

Le cadre de vie exceptionnel de Genève a toujours passionné alpinistes et grimpeurs. Il existe deux clubs d'alpinisme : le Club Alpin Suisse section carougeoise et le Club Alpin Suisse section genevoise et une association, l'association Genève escalade.

Le projet propose également d'informer les personnes sur l'environnement montagnard, aujourd'hui menacé.

En combinant des activités sportives et culturelles, le projet a le potentiel d'animer un quartier. Il a un excellent profil pour le type de projet recherché par le PAV car il intègre deux tours, des bureaux et des activités sportives et culturelles. La diversité se retrouve par le public. Ce lieu pourrait attirer des professionnels expérimentés, des créateurs, des visiteurs.

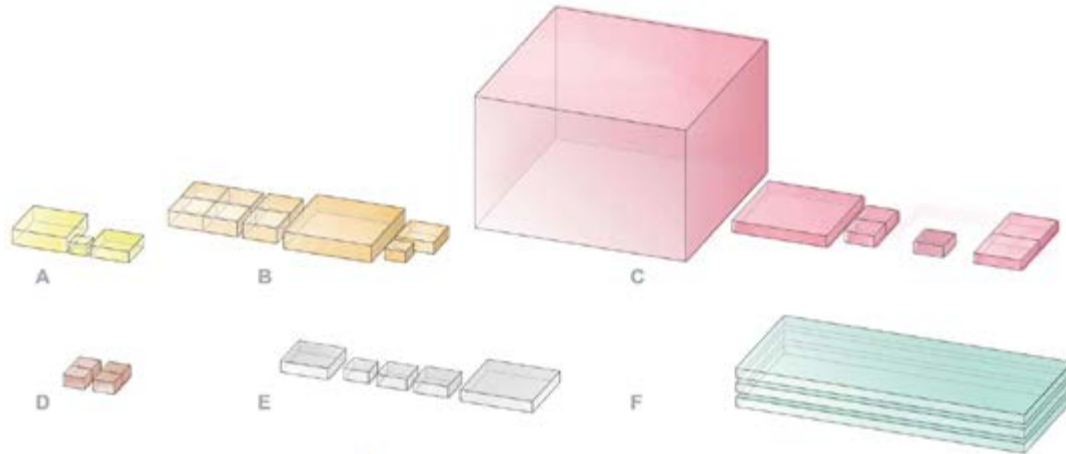
les contraintes

Rappelons que le site, malgré son emplacement stratégique comporte quelques contraintes : problèmes liés à la pollution du sol et à son instabilité, proximité avec le train, site occupé actuellement par des entreprises qu'il faut reloger.



photomontage du projet de Genève Montagne

L'association Genève Montagne a développé un programme qui se développe en six grandes parties.



Cette rencontre m'a beaucoup stimulée pour la suite de mon travail de master. Je trouve particulièrement intéressant de m'appuyer sur un besoin concret dans une situation réelle. Le programme proposé par Genève Montagne représente une base solide pour établir mes objectifs pour la suite.

À proximité du site, plusieurs équipements sportifs peuvent accueillir des compétitions au niveau international comme le stade de Genève, la patinoire et la piscine des Vernets, le projet de la nouvelle patinoire du Trèfle Blanc. La volonté de compléter les activités sportives dans ce secteur me semble intéressante.

L'analyse du site a montré ses potentialités pour le développement d'un lieu qui participe à la vie urbaine. Une forte mixité programmatique est essentielle pour assurer la richesse d'un quartier. Je propose également de compléter le programme de l'association Genève Montagne en développant une plus grande mixité programmatique avec des lieux de travail et de logements.

programme

Les espaces de travail devront être le plus modulaires possible pour permettre de s'adapter aux besoins des usagers et répondre à différentes temporalités entre une occupation des espaces de travail d'une journée, une semaine ou quelques années. La situation privilégiée est en même temps complexe m'incite à proposer des logements type hôtel.

développer une identité propre

Par son emplacement stratégique, le bâtiment projeté sera un élément identitaire. Porte d'entrée sud de la ville, le "Camembert" bénéficie d'un emplacement stratégique.

LE "CAMEMBERT" 11 Démarche projectuelle

QUANTITATIF		unité	quantité	SN	m²	SN tot. m²	VN	m³
A	ACCUEIL & ADMINISTRATION					340		1'178
	hall d'entrée	Local de séjour	1		200	200		800
	réception / billetterie	bureau	1		40	40		108
	secrétariat / locaux administratifs	bureau	5		20	100		270
B	ACTIVITES CULTURELLES & EDUCATION					1'130		4'650
	salles d'exposition permanentes / musée	salle d'exposition	4		80	320		1'280
	salles d'exposition temporaires	salle d'exposition	2		80	160		640
	salle multimédia / auditorium 400 pl. x 1,30 m²	auditorium	1		520	520		2'340
	centre de documentation / bibliothèque	local	1		100	100		300
	cyberespace	local	1		30	30		90
C	ACTIVITES SPORTIVES & FORMATION					4'070		108'170
	halle d'escalade	halle	1		3'000	3'000		105'000
	centre de formation à l'escalade	centre de formation	1		600	600		1'800
	salles de cours et formation	local	2		60	120		360
	salle d'entraînement	local	1		50	50		200
	vestiaires	vestiaire	2		150	300		810
D	ASSOCIATIONS					120		324
	salles de réunions et de conférences 10 pl. x 3 m²	salle réunion	2		30	60		162
	locaux des associations	salle	2		30	60		162
E	ACTIVITES					680		2'028
	café & restaurant / bar	local de séjour	1		150	150		450
	bureau des guides et accompagnateurs	bureau	1		40	40		108
	librairie	local	1		60	60		180
	magasin de sport / commerces	local	1		80	80		240
	crèche / garderie / espace jeunesse	centre éducatif	1		350	350		1'050
Total net						6'340		116'350
Total bâti (+25%)						7'175		119'187
F	AUTRES					8'350		20'875
	parking souterrain 400 pl.	parking	1		8'200	8'200		20'500
	parking à vélo 50 pl.	parking à vélo	1		150	150		375

programme du projet de Genève Montagne

CONCLUSION



Tunnel de Pinchat - Front d'attaque de Carouge-Bachet



CONCLUSION

La mobilité occupe une place importante dans notre quotidien. Notre besoin de voyager se manifeste dès les origines de l'homme et ne cesse de s'intensifier. Le développement des modes de transport a progressivement transformé le territoire. Ces modifications se sont faites par étapes : d'abord avec le besoin primaire de se déplacer et la construction d'axes forts de circulation puis, l'arrivée du chemin de fer, le développement des transports en commun et du réseau viaire.

L'influence de Genève s'étend au niveau international, au-delà de l'agglomération transfrontalière du Grand Genève et occasionne beaucoup de déplacements : au niveau local du quartier, de la ville et à l'échelle globale au niveau international. Cette graduation est à prendre en considération dans l'élaboration du projet qui peut s'adresser simultanément aux résidents du quartier, aux pendulaires ou aux voyageurs occasionnels.

Situé au cœur d'un territoire dynamique, le CEVA contribue à renforcer une vision commune en répondant à une demande forte en terme de mobilité. Le projet du CEVA devient le trait d'union manquant entre deux pays et encourage une identité commune pour le Grand Genève.

Territoire relativement enclavé par la topographie du terrain, le site du "Camembert" ne doit plus être considéré comme un morceau de ville isolé. Les travaux de la future halte de Carouge-Bachet du CEVA ont stimulé ce processus de transformation en donnant une nouvelle valeur au quartier. Dans les prochaines années, les alentours du site vont subir de profondes transformations. La prise en considération du "Camembert" comme porte d'entrée pour la ville de Genève, par le projet de PAV confirme les potentialités de ce site. Le "Camembert" joue le rôle d'articulation entre la pluralité des modes de transport mais également entre les différents tissus urbains et leurs affectations.

Le "Camembert" va devenir un lieu d'échanges et de rencontre pour les résidents, les passionnées de montagne et les voyageurs. J'ai choisi de développer des activités sportives sur le site du "Camembert" en lien avec le stade de Genève et le projet de la future patinoire. L'enjeu de ce projet est de réussir à combiner une grande mixité programmatique entre activités sportives, lieux culturels, de travail, les logements, les transports et les questions liées aux flux.

Ce travail théorique m'a permis d'approcher le thème de la mobilité à travers un cas concret, la nouvelle liaison ferroviaire du CEVA. Ce travail est une étape importante mais ne signifie pas la fin du processus. Bernardo Secchi, architecte urbaniste italien explique "il y a toujours des choses qui sont conservées et réutilisées dans des contextes nouveaux, tout comme il y a des choses qui seront abandonnées, détruites ou déformées ; des choses nouvelles aussi sont produites à neuf comme véritables innovations."¹

Les territoires que nous fréquentons sont continuellement transformés dans un processus sans fin. Au cours de mes études, j'ai constaté que les projets d'architecture se modifient dans une temporalité propre au lieu. Je souhaite que ce travail de réflexion continue d'évoluer avec le projet.

¹ Bernardo Secchi, *Urbanistes, Racines*, in *Première leçon d'urbanisme*, éditions Parenthèses, Marseille, 2000, pp. 37-65, p. 47

BIBLIOGRAPHIE

AVANT PROPOS

• livre

Antoine de Saint-Exupéry, *Le Petit Prince*, Gallimard, “Folio”, 1999, 99 p.

• documentation

Charte 2012 du projet d’agglomération franco-valdo-genevois, juin 2012

INTRODUCTION

• livres

André Corboz, *Le Territoire comme palimpseste et autres essais*, Les éditions de l’imprimeur, “Tranches de Villes”, 2001, 288 p.

Jean-Marie Duthilleul, *Circuler quand nos mouvements façonnent la ville*, exposition, Cité de l’architecture et du patrimoine, Editions Alternatives, Paris, 2012, 208 p.

• revues

Francesco Della Casa, “Projet PAV, La ville continue”, *Interface* 13, juin 2010, p 4-11

CEVA, Histoire, parcours et perspectives, *Interface* 16, juin 2012

• sites internet

transports public genevois - TPG
<http://www.tpg.ch>

projet de la liaison ferroviaire CEVA
<http://www.ceva.ch/geneve/>

BIBLIOGRAPHIE

PARTIE 1 : MOBILITE ET URBANITE

• livres

Mireille Apel-Muller, *Bouge l'architecture! villes et mobilités*, Editions Actar, 2003

Jean-Marie Duthilleul, *Circuler quand nos mouvements façonnent la ville*, exposition, Cité de l'architecture et du patrimoine, Editions Alternatives, Paris, 2012, 208 p.

Georges Amar, (1993) *Pour une écologie urbaine des transports* dans Les Annales de la Recherche Urbaine : Mobilité, Paris, Juin-Septembre 1993

Lionel Rougé, *Réhabiliter le périurbain comment vivre et bouger durablement dans ces territoires ?*, Loco, Forum Vies Mobiles, 2013

Marika Bakonyi Moeschler, *Genève, projet pour une métropole transfrontalière*, Editions l'Age d'Homme, 2013, 165 p.

• sites internet

Aménagement du territoire et urbanisme de Genève
<http://ge.ch/amenagement/>

Grand Genève, agglomération franco-valdo-genevoise
<http://www.grand-geneve.org>

BIBLIOGRAPHIE

PARTIE 2 : NOUVELLE LIAISON FERROVIAIRE

• livres

André Corboz, "Vers la Ville-Territoire" in: *Ergänzungen (Supplément)*, Berne et Stuttgart: Paul Haupt, 1990

Bonhôte, Bonnet, Della Casa, Léveillé, Perneger, Pictet, Rezakhanlou, *Genève 2020, co-habitations*, 2007, Fédération des architectes suisses, section Genève, infolio éditions, 126 p.

L'abattoir de la Ville de Genève : les nouvelles installations de la Praille, Genève, 1949, 42 p.

• revue

Francesco Della Casa, "Genève 2020" réaménagement et densification des quartier Praille-Vernets-Acacias", *Tracés*, n°20, 19 octobre 2005, pp. 6-15

• vidéo

Ensemble n°23 - *Ce que représente le Grand Genève*, Emission TV Ensemble

Modélisation 3D CEVA Genève, réalisation hepia

• sites internet

projet de la liaison ferroviaire CEVA
<http://www.ceva.ch/geneve/>

CEVA plus
<http://www.cevaplus.info>

• documentation

Rapport d'accompagnement : synthèse du Projet d'agglomération 2012 / juin 2012

Enquête 2011 sur les flux de déplacements à la frontière franco-valdo-genevoise, Comité régional franco-genevois

BIBLIOGRAPHIE

PARTIE 3 : LA PRAILLE SUD-OUEST

• livres

Bonhôte, Bonnet, Della Casa, Léveillé, Perneger, Pictet, Rezakhanlou, *Genève 2020, co-habitations*, 2007, Fédération des architectes suisses, section Genève, infolio éditions, 126 p.

Marika Bakonyi Moeschler, *Genève, projet pour une métropole transfrontalière*, Editions l'Age d'Homme, 2013, 165 p.

Jane Jacobs, *Les conditions génératrices de diversité, La malédiction des frontières désertes, in Déclin et survie des grandes villes américaines*, éditions Pierre Mardaga pp.149-156, 257-268.

• sites internet

google map
<https://maps.google.ch>

Office fédéral de topographie swisstopo
<http://map.geo.admin.ch>

Système d'information du territoire à Genève - SITG
<http://ge.ch/sitg/>

Aménagement du territoire et urbanisme de Genève
<http://ge.ch/amenagement/>

Commune de Lancy
<http://www.lancy.ch>

Stade de Genève
<http://www.stade.ch/>

transports public genevois - TPG
<http://www.tpg.ch>

Groupe Genève cinq cents mètres de ville en plus
<http://geneve500m.com>

• documentation

Etude transport de marchandises et logisitique, volet 1, Cahier n°16-1 / août 2010

BIBLIOGRAPHIE

Plan directeur de quartier, Praille Accacias Vernets, n° 29'951

Plan directeur communal de Lancy, 2008

PARTIE 4 : LE "CAMEMBERT"

• sites internet

Association Genève Montagne
<http://www.genevemontagne.ch>

• documentation

rapport de jury, concours d'espaces publics de la halte CEVA de Carouge-Bachet, mai 2012

rapport de jury, la promenade des Crêtes, Praille Acacias Vernets (PAV), juin 2012

CONCLUSION

• livre

Bernardo Secchi, *Urbanistes, Racines*, in *Première leçon d'urbanisme*, éditions Parenthèses, Marseille, 2000, pp. 37-65, p. 47

BIBLIOGRAPHIE

CONTACT

Vincent Bersot
président de l'association Genève Montagne
M +41 79 780 71 16

Jan Berga
Chef de projet
Service Interfaces CEVA (IC)

Stephen Griek
Chef de projet
Service Praille Acacias Vernets (PAV)
+41 22 546 00 44

Albéric Hopf
Service Praille Acacias Vernets (PAV)
+41 22 546 00 47

