



Carouge

Réaménagement de la route de Veyrier depuis le pont du Val-d'Arve jusqu'au carrefour de La Fontenette.

M.O.: Ville de Carouge

Architecture et paysage:
Atelier Descombes
Rampini, Genève

Ingénieurs civil:
ZS, Genève

Ingénieurs mobilité:
BCPH, Genève

Eclairagistes:
Les Eclairagistes
Associés, Lyon

© ARCHIGRAPHIE / ADR

Le modèle de la voirie moderne avec sa spécialisation fonctionnelle perdure à Genève avec pour conséquence une absence de lien structurel avec l'urbanisation. Dans le même temps, les mobilités alternatives connaissent un fort développement. Mais ce n'est pas pour autant que la réalité change, tant les logiques sectorielles sont fortes chez ceux qui construisent les routes, comme chez ceux qui aménagent le reste. De plus, les doctrines des déplacements doux et d'espaces civilisés peuvent être très ségrégués.

Réconcilier vie locale et circulation

Une ville morcelée par les voiries

Philippe Burri, ingénieur mobilité
Béatrice Manzoni, architecte urbaniste

Dès le milieu du XX^{ème} siècle, l'ensemble des dispositifs urbains traditionnels seront progressivement abandonnés au profit de la logique du raccordement, imposée par des réseaux de plus en plus indépendants de la forme du territoire. Les plans Marais (1952-1961) marquent une rupture importante avec la séparation des flux piétons, des circulations motorisées, des espaces verts et des bâtiments. La rue est abandonnée dans sa fonction de desserte et d'interface entre l'espace public et l'espace privé. A la même époque, sous l'égide de l'ingénieur J.-L. Biermann, les projets des grandes voiries urbaines et périurbaines élaborées avant la Seconde Guerre mondiale sont détournés au profit du réseau à grande vitesse qui pénètre jusqu'au cœur des villes. La recherche de l'efficacité maximale des flux a pour conséquence un amenuisement des liens structurels entre la voie et l'urbanisation environnante: le passage des piétons est organisé en souterrain ou en passerelle.

A Genève, à la fin des années 1980, la réalisation de plusieurs lignes de tramway et le renforcement de l'offre des transports publics a profondément réorganisé la mobilité. Le projet d'agglomération a renforcé cette tendance en structurant prioritairement le développement urbain le long des grands axes et en introduisant la notion de voies vertes d'agglomération. Mais le plus souvent la réalisation des trams n'a réussi ni à retisser l'entier des liens, ni à restructurer l'espace public, ni à clarifier la hiérarchie des voies. Ainsi, des rues à vocation de desserte locale ont elles des gabarits identiques à d'autres rues à vocation plus structurante. Les voies sont surdimensionnées, la géométrie routière l'emporte sur tout, et l'efficacité des flux domine sur la perméabilité piétonne.

Cohabitation au lieu de la domination

Aujourd'hui, on assiste localement, à des aménagements plus ambitieux en termes de partage de la voirie dans les traversées de localités; autour des gares du Léman Express (Eaux-Vives, Chêne-Bourg) par exemple, ou dans le réaménagement de la route suisse

à Versoix ou de la route de Veyrier à Carouge. Ces aménagements s'inscrivent dans un mouvement dont le canton de Berne a été le fer de lance avec son modèle qui prône la cohabitation au lieu de la domination, d'abord dans le processus de conception, puis dans la rue. Il ne s'agit pas seulement de résoudre un problème de trafic, mais aussi de réduire le bruit et la pollution, de faire cohabiter les différents usagers pour valoriser l'espace public, et de soutenir les commerces et les équipements. Le processus renforce le rôle des architectes ou des urbanistes, implique la population et s'accompagne d'un contrôle des résultats. Le projet, qui peut déroger à certaines normes, est évalué et amendé si cela s'avère nécessaire.

S'inscrivant dans cette tendance qui cherche à concilier urbanisation et circulation, on commence, à Genève, à envisager les nouvelles voiries comme des boulevards urbains. Dans la hiérarchie des voies, ces derniers appartiennent à la famille des artères urbaines où les vitesses doivent être maîtrisées.

_____ Suite de la chronique en page 28.

Eaux-Vives

Réaménagement de la route de Chêne et des espaces publics du nouveau quartier de la gare des Eaux-Vives.

Concours 2010, projet lauréat Coulisses

Maître d'ouvrage: Ville de Genève

Architecte-urbaniste: MSV, Genève

Ingénieurs civils: B+S, Genève

Ingénieurs mobilité: BCPH, Genève

Lumières: François Gschwind, Lyon



© ARCHIGRAPHIE / MSV



Chronique CAU: une ville morcelée par les voiries

En revanche, à la différence d'une autoroute urbaine, son emprise ne se limite pas à la seule largeur de la chaussée, mais prend en compte de nombreux usages. Une telle voie peut tout autant servir de tracé fondateur pour l'organisation d'un nouveau quartier, comme dans le cas du tram et des développements prévus à Bernex-Nord, qu'apporter une armature pour la requalification de quartiers perturbés par une voirie que l'on souhaite réinsérer dans le tissu urbain.

La rue, base de l'édification – la ville passante

Toutefois, le constat qui s'impose le plus souvent à Genève, est qu'il manque cruellement de visions et de références pertinentes pour orienter la conduite des projets d'infrastructures. On peut évoquer le cas des nouveaux quartiers où il faudrait

penser simultanément le tracé des voies, leur hiérarchie, et les relations entre infrastructures, architectures et paysages; ou celui de la création de nouvelles grandes infrastructures qui nécessiteraient une intégration urbaine et paysagère; ou encore celui des nœuds multimodaux pour lesquels l'infrastructure et l'architecture devraient être conçues de façon extrêmement imbriquée. Dans ce contexte, de nombreux professionnels (architectes, urbanistes et ingénieurs de la mobilité) expriment la nécessité d'élaborer des projets qui concilient vie locale et circulation.

La notion de *ville passante*, que l'on doit à l'architecte-urbaniste David Mangin, s'inscrit dans cette préoccupation intégrative. Elle suppose un maillage de voiries secondaires efficace et continu, à l'opposé d'une juxtaposition de grands secteurs qui obligent les habitants à prendre leur voiture pour accéder au moindre service. Dans l'optique de la ville passante, ce sont les rues qui retrouvent

les fonctions de combinaison de l'habitat, des commerces, de circulation (transit et desserte), et qui contribuent, comme par le passé, à la formation d'un espace public ouvert à différents usages, peu spécialisés et donc adaptables dans le temps. Enfin, à l'aune du réchauffement climatique, la résilience de la ville passante avec ses rues ombragées (arbres, bancs, promenades, terrasses, vitrines) ouvre un avenir plus vivable et durable. □

« La ville passante suppose un maillage de voiries secondaires efficace et continu, à l'opposé d'une juxtaposition de grands secteurs qui obligent les habitants à prendre leur voiture pour accéder au moindre service. »