



Simon-Goulart

DOSSIER

Aménagement des places publiques à Genève



Vélodrome

Simple respiration du tissu urbain ou espace résolument construit, la place a tenu un rôle essentiel et structurant dans la ville depuis l'Antiquité. De l'agora grecque au forum romain, elle a été longtemps le centre essentiel de la vie des cités, permettant des rassemblements religieux, commerciaux ou politiques. Au Moyen Age et à la Renaissance, la place est devenue également un lieu symbolique permettant notamment de tenir des joutes équestres (Piazza del Campo à Sienne) ou représentatif de la puissance artistique d'un Etat (Piazza Navona à Rome).

Depuis quelques années, à Genève, la place fait l'objet d'une attention particulière de la part des autorités municipales qui cherchent à lui redonner la valeur qualitative qu'elle avait souvent concédée à l'usage du quotidien. Grâce à de nombreux concours de projet sur la place en tant que telle mais aussi, plus largement, sur l'aménagement urbain, la Ville de Genève a réussi – non sans difficultés – à réconcilier les intervenants incontournables et souvent opposés de l'espace public : commerçants, usagers, habitants, responsables de l'entretien, etc. Car la place fait partie, comme tout objet patrimonial, de ce bien commun dont on se sent tous à la fois responsable et propriétaire. En menant une démarche participative très en amont du projet, les autorités ont permis des réalisations exemplaires dont la qualité ne peut pas être qu'esthétique mais se doit évidemment d'être fonctionnelle. Bien sûr que l'on pourra toujours critiquer certains résultats, un manque d'unité dans le traitement des éléments de surface ou de mobilier ou des raccords délicats peu ou mal gérés avec les rues et les autres espaces adjacents déjà construits, mais il faut reconnaître la chance que l'on a aujourd'hui de pouvoir profiter de ces nouveaux espaces, après tant d'années de tergiversations et de négociations.

Pour ce dossier, Interface s'est adjoint les compétences de Marcos Weil, urbaniste, et de Rafael Schütz, géographe. L'éclairage qui est donné ici, et qui présente les réalisations les plus marquantes de ces dernières années, nous donne à voir un moment précis dans l'évolution et la construction permanente de notre ville.

Jérôme Ponti, ingénieur

Ce dossier a été élaboré par Marcos Weil, Rafael Schütz, Jérôme Ponti et Marie-Christophe Ruata-Arn.



Plainpalais

© A GRANDCHAMP / VILLE DE GENÈVE



© GENÈVE / VILLE DE GENÈVE



© P. BELLAROSCO

Longemalle

Ce dossier dresse un bilan de la politique genevoise en matière d'aménagement des places publiques et esquisse quelques pistes de réflexion sur les nouveaux défis de l'aménagement urbain.

Une impulsion majeure

Genève connaît depuis quelque temps une multiplication réjouissante de concours et de réalisations d'aménagement d'espaces publics. Dans quelle mesure cette dynamique peut-elle être mise en lien avec l'initiative lancée il y a plus de vingt ans par la ville de Genève? La réponse à cette question n'a pas qu'un intérêt historique. En effet, la matérialisation des espaces publics est un indicateur privilégié des valeurs de notre société: non seulement une manière de lire comment l'espace est partagé entre différents usages et usagers, mais aussi une manière de révéler les mécanismes politiques, les jeux d'acteurs et de pouvoirs qui conduisent à leur production.

En 1990, Carlos Lopez, architecte, urbaniste et cinéaste, a été l'instigateur de l'opération *Place!* Véritable cheville ouvrière et courroie de transmission il a réussi l'exercice d'une collaboration alors inédite entre institutions municipales et monde académique. Il nous rappelle que l'engouement pour l'aménagement des espaces publics était dans l'air du temps. Barcelone et Lyon faisaient alors figures de référence par leurs politiques volontaristes de reconquête des espaces publics urbains: des interventions ponctuelles qui devaient insuffler une dynamique de revalorisation plus générale des espaces

En 1990, la Ville de Genève lançait l'opération *Place!* visant à l'aménagement de places publiques au travers d'un ambitieux programme de concours, d'une exposition et de débats publics. Plus de vingt ans



après, que reste-t-il de ces intentions, de ces projets? Pour tenter de répondre à cette question, nous avons

interrogé différents acteurs (élus, représentants du monde économique, techniciens, mandataires, etc.).

publics. O. Bohigas parlait d'une stratégie de contamination, autant spatiale qu'institutionnelle. Ainsi, des interventions publiques ciblées devaient inciter les propriétaires privés à rénover leurs bâtiments, les services de l'administration étaient amenés à travailler ensemble, sous la direction d'un chef de projet à qui incombait la responsabilité de l'aménagement, de la planification jusqu'au bilan après une année de mise en service.

S'inspirant de ces pratiques et portée par le dynamisme de l'Ecole d'architecture et d'urbanisme de Genève (EAUG), la Ville de Genève mandatait en 1990 douze jeunes architectes pour traiter quatre lieux emblématiques: rue Lissignol, squares Chantepoulet et Pradier, places de la Navigation et Jean-Marceau, ainsi que Cité Jonction. Puis rapidement, d'autres commandes et concours ont été lancés pour les places Pré-l'Evêque, Molard, de Longemalle, de Neuve et Simon-Goulart.

Dans ses propos, Jacqueline Burnand, alors conseillère administrative, rappelait l'absolue priorité de traiter les espaces publics « dans une cité qui se densifie chaque jour davantage » et défendait une stratégie d'interventions ponctuelles qui devaient, d'une part apporter rapidement des solutions à des problèmes identifiés, et, d'autre part, « essayer de déclencher un processus d'émulation, un effet d'entraînement positif sur les constructions et les espaces publics et privés environnants ».

Certains de ces projets ont été réalisés (relativement) rapidement (Navigation, Molard, Lissignol), d'autres ont mis près de dix-quinze ans à voir le jour (Longemalle

Place vs voiture

Le débat sur la place de la voiture en ville et de l'espace qu'on lui accorde pour circuler ou stationner constitue toujours le nœud central dans les débats sur le réaménagement des espaces publics. La comparaison des processus d'aménagement des places du Molard et de Longemalle en témoigne: les deux projets ont été initiés à peu près à la même époque. Alors que pour le Molard, la réalisation a pu être menée en 2-3 ans, la place étant déjà piétonne, à Longemalle, il a fallu plus de dix ans de négociations pour pouvoir partiellement supprimer le trafic.

Le fait que le Canton de Genève se soit doté d'une loi obligeant la compensation des places de stationnement dans les projets de réaménagement des espaces publics reflète parfaitement la nature des préoccupations d'une majorité de nos élus: relative non pas à la place accordée aux personnes, mais à celle dévolue aux voitures!

et Simon-Goulart inaugurés en mai-juin 2013). Enfin, certains aménagements n'ont toujours pas abouti: squares Pradier et Chantepoulet, place Pré-l'Evêque. Pour de nombreux acteurs, cette situation serait révélatrice du contexte genevois qui se caractériserait notamment par une administration publique mal organisée pour piloter de tels projets, une crispation autour de l'aménagement urbain ramené trop souvent à un débat idéologique pro ou anti-voiture (M.-H. Giraud), un portage politique insuffisant (N. Walder), ou encore une absence de stratégie générale (J. Descombes).

Si l'impulsion donnée en 1990 n'a peut-être pas produit tous les effets escomptés, ou du moins pas au rythme espéré, elle n'en demeure pas moins un élément déclencheur majeur, ne serait-ce que par la création du Service de l'aménagement urbain qui n'existait pas auparavant, les projets étant portés jusqu'alors par les ingénieurs civils. La dynamique engagée alors imprègne encore aujourd'hui la stratégie de la Ville de Genève, privilégiant des interventions « opportunistes » (au bon sens du terme, là où des opportunités se présentent et où le contexte est plus favorable), tout en poursuivant un travail méthodique pour faire aboutir les projets engagés de longue date. Ainsi les squares Pradier et Chantepoulet sont toujours en cours de procédure, alors que de nouveaux projets sont initiés (place du Petit-Saconnex). La politique de concours menée par la Ville de Genève s'inscrit également comme un héritage de cette première opération.

Le projet *Fil du Rhône* vise à mettre en réseau une série d'espaces publics (places, promenades) en lien avec le fleuve, et ainsi favoriser sa réappropriation. Présenté en 1992, le projet est resté longtemps bloqué en raison d'oppositions de la part de la Commission cantonale des monuments, de la nature et des sites. En 1999, lauréat du Prix Wakker (pour la première fois, *Patrimoine Suisse* attribue un prix à un projet non réalisé!), le projet est relancé et les premières opérations sont réalisées: Place du Rhône, Promenade des Lavandières, puis ponton au Pont de la Machine.



Place du Rhône

De la stratégie ponctuelle à la mise en réseau: des opportunités manquées?

Cette stratégie d'interventions ponctuelles traduit-elle un «manque d'ambition», ou est-elle le reflet d'un certain pragmatisme lié au contexte politique genevois? La question a été débattue avec nos interlocuteurs au regard de deux projets, particulièrement révélateurs des processus d'aménagement à Genève: le *Fil du Rhône* et l'extension des lignes de tram.

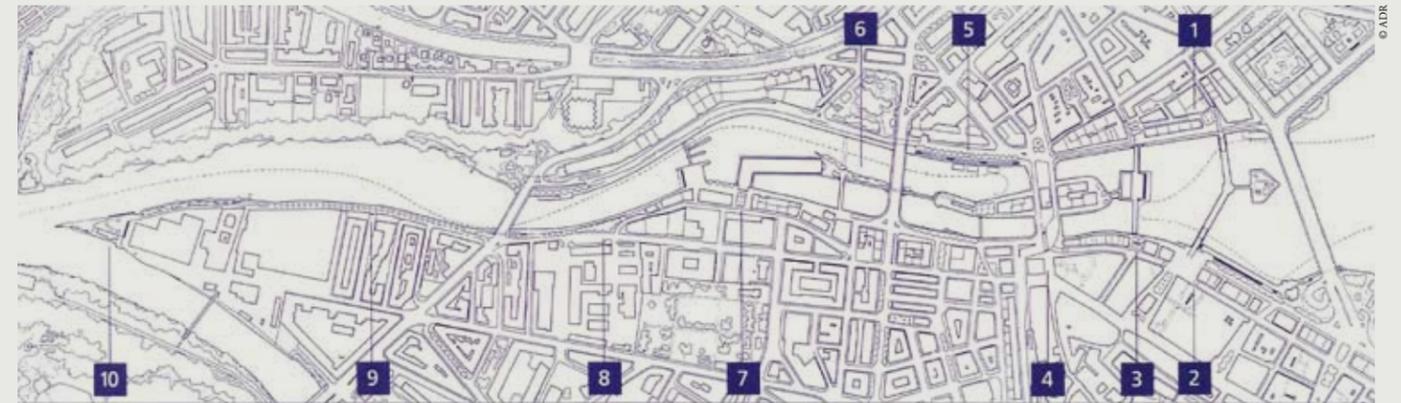
Le *Fil du Rhône*, initié par Julien Descombes, architecte et Roberto Brogini, alors conseiller municipal, vise à mettre en réseau une série d'espaces publics (places, promenades) en lien avec le fleuve, et ainsi favoriser sa réappropriation. Présenté en 1992, le projet est resté longtemps bloqué en raison d'oppositions de la part de la CMNS (Commission cantonale des monuments, de la nature et des sites). En 1999, lauréat du Prix Wakker (pour la première fois, Patrimoine Suisse attribue un prix à un projet non réalisé!), le projet est relancé et les premières opérations sont réalisées: Place du Rhône, Promenade des Lavandières, puis ponton au Pont de la Machine.



Les nouvelles lignes de tram sont, quant à elles, portées et pilotées par le Canton de Genève. Impliquant un réaménagement complet des voiries, ces nouvelles lignes offrent de belles opportunités de réaménagement des espaces publics.

Ces deux projets s'inscrivent ainsi dans une logique de réseaux et non plus d'interventions ponctuelles. Leur mise en œuvre traduit toutefois la difficulté à mener des opérations d'une certaine envergure.

La réalisation du *Fil du Rhône* sera confrontée à deux problèmes: d'une part, une absence de continuité dans le portage politique au gré de l'intérêt plus ou moins



Projet *Fil du Rhône*



Lavandières

affirmé porté à l'espace public par les magistrats successifs. Problème accentué par le fait que le projet n'est à l'origine pas initié et piloté par les services qui s'occupent de l'aménagement urbain, mais par le Fonds municipal d'art contemporain; et, d'autre part, une organisation des administrations publiques peu structurée pour accompagner les mandataires privés.

Quant au tram, le manque de coordination, voire l'enchevêtrement des compétences entre services municipaux et cantonaux, conduit de nombreux acteurs à considérer comme une opportunité ratée cette intervention sur les espaces publics urbains marquée par les

Place du Rhône, Pont de la Machine, Promenade des Lavandières, Sentier des Saules... autant de réalisations visibles du projet Fil du Rhône initié par Roberto Brogini et le bureau ADR architectes.

exigences techniques. Au contraire d'autres villes qui ont su profiter de tels travaux pour remodeler complètement leur centre-ville (Bordeaux, Strasbourg, Lyon, par ex.), à Genève, malheureusement, les transports publics n'ont guère permis de créer des espaces publics.

L'absence d'un portage fort des projets et le partage des compétences entre services municipaux ainsi qu'entre Ville et Etat sont des thématiques récurrentes dans les témoignages récoltés, auprès d'acteurs aussi bien politiques que techniques ou administratifs. Ce regard critique a certainement contribué à une prise de conscience progressive des différents acteurs et nous sommes aujourd'hui peut-être à un tournant dans les pratiques d'aménagement.

En effet, sans attendre une réforme des institutions et une redéfinition des compétences Communes-Canton, de nouvelles méthodes de travail par projet voient le jour dans les processus d'aménagement. Grâce notamment au renouvellement des équipes dans les administrations, à la nomination de chefs de projet chargés de coordonner l'intervention des services, à l'élargissement des compétences dans les équipes de mandataires (de plus en plus pluridisciplinaires: architectes, ingénieurs, paysagistes, sociologues, artistes, etc.), à des processus participatifs permettant un dialogue avec la population. Au-delà de ces évolutions organisationnelles, c'est aussi le contexte général qui se modifie par le changement d'échelle qu'a introduit le projet d'agglomération.

Changement d'échelle: de nouvelles opportunités

En bouleversant nos échelles de référence, le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois a impulsé de nouvelles dynamiques qui vont déployer leurs effets à l'échelle du Grand Genève. Des projets structurants tels que le CEVA et l'aménagement des places autour de ses gares, le PAV ou la Voie Verte d'Agglomération constituent autant d'opportunités pour la production de nouvelles places, que ce soit dans le tissu constitué, ou dans les nouvelles urbanisations. Sans parler de la prise en compte de la dimension paysagère comme socle territorial, renouant ainsi avec une tradition genevoise initiée par Braillard et son Plan directeur régional.

Tant par leur envergure que par les processus mis en place, ces projets sont porteurs de nombreux espoirs pour un renouvellement des pratiques de production des espaces publics. Dans cette perspective, on retiendra de cette première analyse historique très succincte, des critiques qui portent principalement sur les processus décisionnels et administratifs: manque de portage politique, organisation complexe de l'administration, mais aussi mise en évidence d'un contexte socio-politique particulier qui voit de nombreux projets cristalliser des affrontements idéologiques entre tenants et opposants d'une certaine mobilité. Ainsi, la question de l'accessibilité des places urbaines soulève inmanquablement la question de leurs usages et de leurs pratiques.



© ABRUCHET

Le réseau des espaces publics du PAV

Le PAV, projet de renouvellement urbain, d'extension du centre ville et de densification d'un tissu bâti dynamique, constitue une mise à l'épreuve de notre capacité à produire de nouvelles places et parcs publics.

Si dans un premier temps, le débat a principalement porté sur le nombre de logements et d'emplois, depuis que cette question a été réglée, les revendications des communes portent surtout sur le réseau des espaces publics, leur forme (places, parcs, rues, promenades) et leur financement.

En lien avec les travaux pour la nouvelle ligne de tram 14 (Meyrin-Bernex), la place Saint-Gervais a été réaménagée par le bureau ASDZ architectes.



© G. KLEMM / VILLE DE GENÈVE

Projets, usages et pratiques

L'aménagement de l'espace public constitue un bon indicateur des normes sociales, en cela que la forme donnée à l'espace révèle de quelle manière on a cherché à inciter ou à exclure des personnes ou des comportements.

Notre propos n'est pas de porter un jugement sur telle ou telle place. La qualité urbaine n'est en effet pas une donnée homogène; elle est plurielle. Chacun, selon son mode de vie, ses aspirations, ses valeurs ou représentations trouvera des qualités et des défauts à n'importe quel aménagement. Ce qui nous a intéressé au travers de nos rencontres était la diversité des points de vue exprimés sur la manière de concevoir une place.

La pratique de la Ville de Genève consiste à fournir un cahier des charges assez précis concernant les matériaux et le mobilier urbain « admis ». Cette volonté d'une certaine unité dans le choix des matériaux pouvant parfois entrer en contradiction, voire en conflit, avec le choix du concepteur du projet. La marge de manœuvre entre liberté de conception et imposition du catalogue de produits se règle ainsi au cas par cas, selon l'ouverture plus ou moins grande du chef de projet. En revanche, la Ville de Genève ne fournit pas un cahier des charges des usages souhaités de l'espace. Définir à qui et à quoi est destiné l'espace revient au concepteur, informé des demandes formulées par les groupes d'intérêts, ou issues des processus participatifs. La Ville de Carouge a également tenté l'exercice d'une charte d'aménagement, avec un succès tout relatif, selon Nicolas Walder, conseiller administratif de Carouge. En effet, celle-ci n'a été ni concertée avec l'ensemble des acteurs concernés, ni validée politiquement. Ainsi, tant les options urbanistiques portées par le document que les choix des matériaux sont contestés et remis en question à l'occasion de nouveaux projets.

Le point de vue de l'ingénieur civil Roland Mantilleri (fondateur du bureau EDMS, a notamment participé aux travaux d'aménagement des places du Molard et de Longemalle avec le bureau d'architectes 2b) prend l'exact contrepied de ces pratiques. Pour lui, le rôle du politique serait de fournir un cahier des charges des usa-

**St-Gervais**

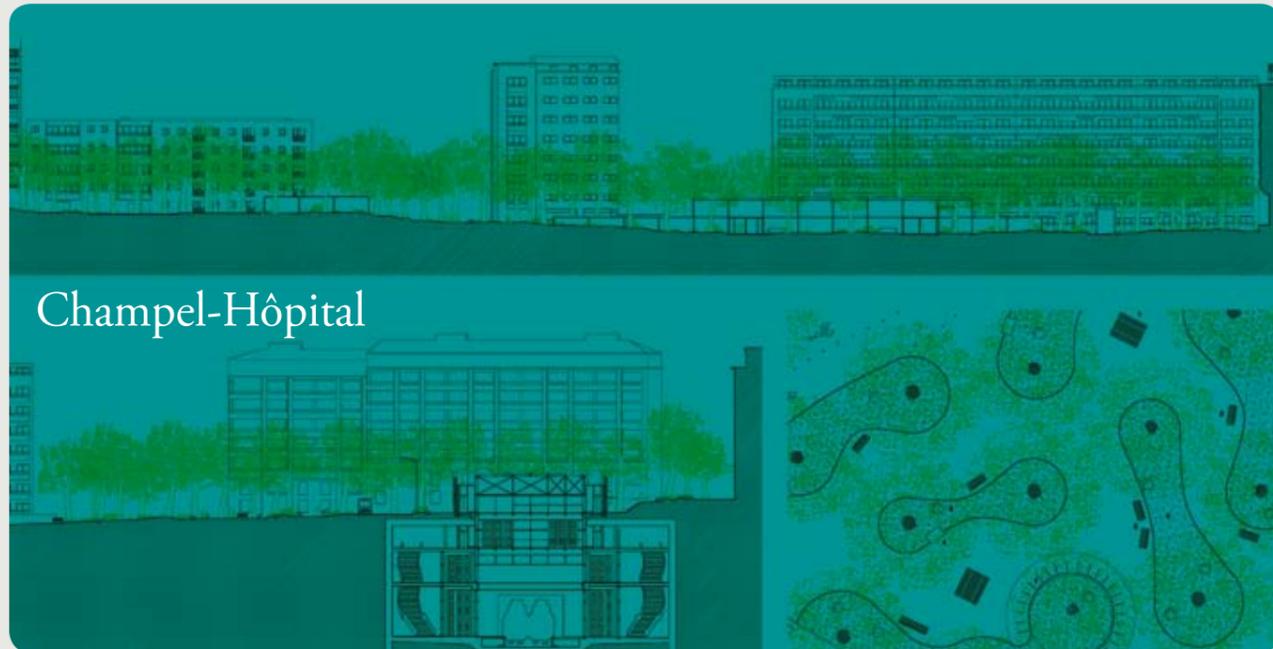
« L'espace public est l'image de nos démocraties. Il en traduit les évolutions. On y lit l'intentionnalité en décryptant sa forme. La forme doit ici être comprise au sens large de toutes les dispositions que l'on prend pour fixer les comportements dans l'espace, pour les permettre, les encourager, les induire ou, au contraire, les contenir, les restreindre. (...) L'espace public est donc, par nature, inducteur de norme, dans le sens qu'il dit sa préférence vis-à-vis de telle ou telle manière de faire quelque chose dans un lieu donné. »

Jean-Gilles Décosterd, « Espace public: l'espace de la transgression? » paru dans Collage n° 3/09

ges souhaités (ou pas) et de laisser la liberté aux équipes d'architectes et ingénieurs de trouver les réponses les plus adéquates en termes de formalisation et de matérialisation. Son propos est renforcé par le rôle qu'il attribue à l'ingénieur, responsable d'assurer la durabilité de l'aménagement, soit d'avoir une vision qui intègre tout son cycle de vie. Ce qui le conduit à préconiser des aménagements flexibles et réversibles pouvant s'adapter à de nouveaux usages. voire de procéder à des aménagements par étape. En écho à ces propos, l'article dans ce dossier sur les pavés (p. 17), donne un éclairage des plus intéres-

sants sur les revêtements de sol et les choix dictés par des considérations esthétiques, pratiques ou historiques.

Pour Alain Rolland, directeur de Valartis Asset Management, qui a participé financièrement aux études de la place du Molard, l'important dans l'aménagement de l'espace public est que l'on s'y sente bien et qu'on s'y attarde. La logique est la même que pour les centres commerciaux: plus les gens restent sur place, plus ils sont susceptibles de consommer. Piétonisation des places et augmentation du chiffre d'affaires vont ainsi de pair pour autant que les commerces qui bordent la place



Champel-Hôpital

participent à l'animation de celle-ci. Les places du Molard et du Rhône sont ainsi deux exemples opposés: alors que les terrasses des bistros augmentent sur la première, que marchés et magasins attirent de nombreux badauds, la seconde ne connaît aucune animation en raison des commerces qui l'entourent: banques et bijouteries aux entrées gardées et, surtout, absence de café-restaurant depuis la fermeture du Mövenpick.

Activer l'espace public par des commerces de proximité, des cafés, etc., contribue sans aucun doute à créer cette «intensité urbaine» qui participe à l'animation de la ville et est souvent invoqué comme une nécessité pour lutter contre la «mort» des centres-villes, investis par les bureaux et les commerces «franchisés». Le but étant là de maintenir une occupation et une vie dans des espaces publics au-delà des heures de bureau (insécurité, socialisation, urbanité).

Il faut toutefois être attentif aux risques d'une dérive privilégiant la logique consumériste et la marchandisation de l'espace public qu'elle implique. Car transformer l'espace public en espace de consommation n'est pas totalement anodin. D'une part, parce que la logique marchande tend à renforcer l'exclusion de certaines catégories de personnes et, d'autre part, en raison du risque de dérive sécuritaire pour offrir aux consommateurs un espace «apaisé», lisse et sans tensions. Dans ces conditions, le contrôle social est peu à peu remplacé par des dispositifs de surveillance. Or l'espace public, la place, l'agora, ne peut pas être un espace réservé à certaines catégories d'usagers. La ville, lieu de conflits par excellence, doit disposer d'espaces qui permettent l'accueil de tous, qui nous autorisent à être anonymes (à ne pas devoir justifier sa

7000 OAKS: 1^{er} prix du concours de projet d'aménagement des espaces publics pour la halte Ceva-Champel-Hôpital par le Bureau-A.

présence) tout en nous permettant de nous «frotter» aux autres, contribuant ainsi à construire notre altérité.

Frottements, frictions qui peuvent parfois devenir des tensions, comme nous le rappelle André Ducret, professeur de sociologie à l'Université de Genève. En effet, dans une société fortement individualisée, toujours plus diversifiée et, surtout, mobile, la gestion des tensions dans l'espace public s'avère complexe et conduit parfois à des réponses telles que la vidéosurveillance en oubliant que l'espace public est, par définition, un espace anonyme où n'importe quelle rencontre (même mauvaise) s'avère possible.

Les constats auxquels il aboutit au terme d'une recherche sur la production des espaces publics à Genève (voir encadré p.14) sont empreints de modestie et de pragmatisme, reconnaissant le caractère très empirique dont dépend la réussite d'un espace public, soit la bon-

Espace public et mobilier urbain

Entre 2007 et 2009, en collaboration avec la Ville de Genève et la Haute école d'art et de design (Head), André Ducret a mené une recherche-projet sur l'espace public et le mobilier urbain à Genève (Espace public & mobilier urbain. Une recherche-projet en design), interrogeant de nombreux acteurs pour mieux saisir les mécanismes à l'œuvre. Le Département de sociologie de l'Université de Genève a été associé à ce projet financé par la Commission pour la technologie et l'innovation de la Confédération.



Pradier

«Car si toute action d'aménagement urbain suppose qu'on sache au préalable, fût-ce de manière approximative, à qui elle s'adresse, dans la réalité, les acteurs concernés se manifestent le plus souvent au cours même du processus d'aménagement et prennent position en aval des décisions prises plutôt qu'en amont des décisions à prendre.»

A. Ducret, H. Schibler, Le design urbain et la poursuite du «bien commun».



ne adéquation entre usages, usagers et aménagements. Mais aussi une certaine confiance dans la capacité que nous avons à nous adapter à un aménagement, à nous l'approprier peu à peu, même si, au début, celui-ci est critiqué, voire rejeté. «Intervenir dans l'espace public, c'est s'inviter dans une discussion qui, le plus souvent, a déjà commencé», rappelle-t-il. Il faut donc laisser du temps au temps pour que chacun prenne ses marques et, quoi qu'il arrive, «admettre que le destin de la ville est de rester à jamais cet environnement quotidien, ce terrain d'action qui permet la confrontation sans relâche de définitions différentes et, peut-être, inconciliables du bien commun».

Les processus participatifs seraient-ils alors de nature à favoriser une meilleure intégration des aspirations des citoyens? Si, aux yeux du sociologue, «associer les habitants aux projets d'aménagement est un acquis de la gouvernance urbaine», lorsqu'il s'agit d'espaces publics qui jouent un rôle à l'échelle du canton ou de l'agglomération, la question de savoir quel(s) public(s) associer aux démarches participatives mérite d'être posée. Le rejet, en 1998, par les seuls électeurs de la Ville de Genève des projets de réaménagement de la place des Nations et de la place de Neuve, (des lieux de «niveau cantonal»), est ainsi révélateur des décalages qu'il peut y avoir lorsqu'on change le périmètre des personnes consultées (l'étude menée par O. Söderström, B. Manzoni, S. Oguey (2000)

La notion de forum hybride désigne un ensemble d'initiatives, grâce auxquelles les citoyens peuvent se prononcer sur des situations qui en général sont confiées à des experts, au prétexte que les citoyens sont dépourvus de la compétence nécessaire.

Voir: «Agir dans un mode incertain. Essai sur la démocratie technique», par M. Callon, P. Lascoumes et Y. Barthes, La couleur des idées, Seuil, 2001.

«Lendemain d'échecs: conduite de projets et aménagement d'espaces publics à Genève» détaille les raisons de ces échecs). La constitution de «forums hybrides» tels que les définit Michel Callon (voir encadré ci-dessus) permettrait peut-être d'améliorer la situation. Une manière de réaffirmer que nous avons tous une expertise de l'espace public, des rues et des places, pour les pratiquer quotidiennement dans toutes sortes de conditions. Dans un autre registre, qui relève plus de la médiation et du dialogue que de la concertation, il faut relever les balades urbaines organisées par Anita Frei, historienne et Christian von Düring, architecte dans le cadre de la Maison de l'Architecture: des moments privilégiés pour échanger avec les usagers in situ sur l'aménagement urbain (voir p. 25).

Qui participe? Qui intervient? Qui décide? La question ne se pose pas seulement vis-à-vis du public, des voisins ou de groupes d'usagers, mais aussi dans les relations entre mandataires et maître de l'ouvrage. Le rôle des architectes et ingénieurs a également évolué, comme nous le rappelle R. Mantilleri qui décrit un mouvement en trois temps: jusqu' il y a une trentaine d'années, l'aménagement de l'espace public était le fait des ingénieurs exclusivement. Puis les architectes et les paysagistes ont pris le relais, laissant les ingénieurs sur le côté. Aujourd'hui une culture commune semble s'installer et un dialogue plus créatif se met en place entre différents spécialistes.

Quant aux relations entre mandant et mandataires, elles tiennent vraisemblablement tant aux personnes qu'aux institutions et aux temporalités politiques auxquelles elles sont soumises. Ainsi, les conditions de réalisation des places du Molard et de Longemalle, toutes deux mises en œuvre par les mêmes architectes (agence 2b, S. Bender & Ph. Bébox, associés à C. A. Pisset et S. Collet pour la place du Molard), pour le compte du Service de l'aménagement urbain, ont été très différentes, non seulement dans le temps nécessaire à leur mise en œuvre (trois ans pour le Molard, dix ans pour Longemalle), mais également dans le niveau d'implication des services de la Ville et du Canton dans les choix esthétiques et matériels du projet.



« Clés de Rive »

Le projet « Clés de Rive », consiste à réaliser un parking souterrain de 500 places sous la rue Pierre-Fatio, permettant en surface la réalisation d'une zone piétonne avec marché permanent. Cette opération, initiée en 2008, a maintenant le soutien d'une majorité du Conseil municipal et n'attend plus qu'un feu vert définitif pour démarrer.

De nouveaux défis

Nous évoquons le passage de la ville à l'agglomération comme un enjeu et un atout pour faire évoluer les processus de production des espaces publics. Mais ce changement de perspective soulève aussi de nouveaux défis, tant pour les quartiers périphériques que pour le centre historique.

En périphérie, là où se construisent les nouveaux quartiers, on peut observer sur les nombreux projets en cours à Genève (Les Vergers, Les Sciers, La Chapelle, Les Grands Esserts, ...) que les nouvelles formes d'urbanisation fabriquent peu d'espaces urbains. Ce qui est valorisé, c'est le paysage, les espaces verts, la nature. Plus de tissu urbain continu, de contiguïté, de rue, de place. Quelles formes et fonctions auront alors les places publiques de nos villes de demain? Cette « aspiration au vert » risque bien d'accroître la pression sur les espaces centraux.

Dans une agglomération de plus de 900'000 habitants, le centre-ville, le « cœur d'agglomération » concentre de plus en plus les attentes d'animation urbaine, ce qui soulève non seulement la question de son accessibilité (ce qui n'est pas nouveau), mais aussi la question des temporalités. Les récents problèmes posés par le bruit des noctambules dans l'espace public ne sont probablement que les prémices d'une demande pour une ville offrant services et distractions 24 h/24. Intégrer des rythmes de vie beaucoup plus hétérogènes que par le passé va certainement constituer un défi majeur pour les futurs aménagements urbains.

En guise de conclusion

Place! Le point d'exclamation qui accompagnait le titre de la démarche initiée en 1990 sonne comme un impératif, une absolue nécessité de faire de la place à l'espace public. Cette injonction reste d'autant plus d'actualité que la densification et l'urbanisation vers l'intérieur sont devenues des leitmotivs incontestés du développement urbain. Conjuguer qualité de vie et qualité de ville passera nécessairement par la création de nouveaux espaces publics rendant la densité acceptable.

Place? Que de malentendus sur ce terme, derrière lequel on projette spontanément des valeurs sociales, culturelles, civiques, esthétiques. Notre imaginaire de la place est profondément marqué par l'image de la ville traditionnelle, faisant de l'extérieur des bâtiments l'intérieur de la ville. La réalité est souvent moins riante: carrefours, parkings, interfaces de transports, espaces résiduels usurpent ce terme de place, nous rappelant au passage que la ville évolue, se transforme et que l'aménagement de l'espace public matérialise les valeurs d'une société à un moment donné.

Le processus engagé il y a plus de vingt ans et qui s'est poursuivi depuis lors a produit de multiples espaces aux qualités diverses. De plus, de très nombreux projets sont en cours, comme en témoigne le nombre de concours organisés ces derniers mois. On peut bien sûr toujours regretter qu'il n'y en ait pas eu plus, pas mieux, pas autrement, pas plus vite, etc. Cependant, accompagnons notre regard critique d'une certaine distance historique et reconnaissons que nous faisons la ville et que la ville nous fait, et que ce processus se tricote quotidiennement, peu à peu, au travers de nos choix et de nos comportements.

Les espaces publics, les « places historiques » que nous admirons ont rarement été faits d'un seul geste. Ils sont l'aboutissement de nombreuses interventions, d'ajustements entre formes et fonctions, usages et pratiques. C'est cette surprenante capacité d'une ville à évoluer, à se renouveler, à se réinventer des espaces de représentation que ce dossier met ici en évidence. ❖

Marcos Weil, urbaniste-paysagiste



L'aménagement de la rue Lissignol par l'architecte Nicolas Deville fait partie des premiers projets réalisés au début des années 2000.



1 _ Pavé, promenade St-Antoine. Origine: ex-Allemagne de l'Est

2 _ Pavé en bois. Entrée du 14, rue de l'Hôtel-de-Ville

3 _ Caillou roulé. Rue Jean-Daniel Colladon.

Le pavé à Genève

Un parcours intermittent

Que l'histoire du sol soit mal connue, voire totalement ignorée, tient plus du rejet symptomatique que du hasard: entre ce que l'on foule et ce que l'on refoule, il y a certainement bien davantage qu'une proximité phonétique. Le sujet, pourtant, mérite attention. Comment la surface des rues, longtemps inégale, semée de nids-de-poule et de matières putrides, s'est progressivement durcie, jusqu'à former la croûte lisse, régulière et imperméable que l'on connaît aujourd'hui? C'est rien moins qu'un rapport au monde qui est ici en jeu.

Pendant des siècles, le matériau est à Genève aussi familier que ready made: ce sont des galets, ramassés au bord de l'Arve, qui tapissent les rues, les allées et les cours. Le caillou roulé règnera en maître jusqu'au XIX^e siècle, moment où l'on adopte le pavé taillé à l'exemple des villes suisses-allemandes. Désormais, la pierre n'est plus à portée de main; on la fait venir par bateau des carrières du Fenalet et de Meillerie. Les paveurs aussi viennent d'ailleurs, détenteurs d'un savoir-faire que l'on va progressivement s'approprier. Mais le mouvement est lent: jusqu'à la fin du XIX^e siècle, le pavé taillé et le caillou roulé vont coexister; l'un séduit par son confort, l'autre tire avantage de son coût.

Cependant, de nouveaux matériaux apparaissent: sur les trottoirs, le bitume se répand en nappes dès 1830, avant que le ciment ne prenne le relais à la fin du XIX^e siècle; sur la chaussée, le macadam déroule des kilomètres de pierres concassées. Face à cette concurrence, le pavé recule, malgré ses multiples métamorphoses. Ainsi, vers 1900, un pavage en bois recouvrira quelques chaussées, avant de s'avérer glissant et donc dangereux. Au même moment, le pavé en pierre rétrécit: le petit échantillon, dit « mosaïque », est préféré aux formats plus dodus.

Il faut attendre la seconde moitié du XX^e siècle pour voir le pavé faire son retour, alors que la circulation automobile se voit exclue de certaines zones. Corollaire au rejet du trottoir, son succès se lit au gré des projets d'aménagement de rues et de places, en particulier dans le centre historique. Ainsi, jamais la Vieille-Ville n'a été autant recouverte de pavés qu'au début du XXI^e siècle. Plus paradoxale encore est l'origine toujours plus lointaine des pierres utilisées: pays de l'Est, Turquie, Vietnam... Goûté par le touriste et les défenseurs du patrimoine – c'est pourtant un exemple de « faux vieux » si décrié par ailleurs – le pavé carré doit sans doute son succès aux valeurs esthétiques et éthiques qu'il véhicule; à son caractère pittoresque s'ajoute en effet le respect qu'inspire le travail des paveurs. Peut-être faut-il aussi lui reconnaître un pouvoir d'évocation particulier: Proust ne l'élève-t-il pas à la hauteur de la madeleine dans sa capacité à faire surgir le passé? Machine à trébucher, le pavé proustien n'est pas prêt de disparaître. ❖

David Ripoll, historien de l'architecture

Pour en savoir plus, du même auteur: *Les revêtements de sol de la Vieille-Ville: étude historique, Ville de Genève, Conservation du patrimoine architectural, 2007 (non publié); « Pavé, caillou, ciment: histoire matérielle du revêtement de sol à Genève » Art + architecture en Suisse, 3/2012, p. 30-36*

Revalorisation des places de la Ville de Genève

Carte, en cours, des places récemment aménagées sur la commune Ville de Genève. Les projets en orange sont réalisés par le Service d'aménagement urbain de la Ville. En vert, dessinés dans le cadre de projets d'infrastructures cantonales (tram, Ceva, CFF). Tous les lieux faisant morphologiquement partie du maillage des espaces publics urbains dont le réaménagement n'a à ce jour pas été accepté ou pas agendé, sont indiqués en bleu.

- | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Place du Petit-Saconnex, en cours
Pascal Heyraud, architecte-paysagiste | 23. Place du Pré-l'Evêque / Concours 2003 |
| 2. Place des Nations, 2007
Christian Drevet et Bureau Ortis & Robyr | 24. Espaces publics gare CEVA Eaux-Vives, en cours / MSV architectes |
| 3. Site Chandieu, en cours
Atelier Bonnet & In Situ
Rue Chandieu, 2004 / ADAo architectes et Fabrice Gygi, artiste | 25. Place du Bourg-de-Four, en cours
Vogt & Partner, concepteur lumière |
| 4. Place Châteaubriand, 2005 / Atelier MPH | 26. Bastion Saint-Antoine, en cours
Atelier du paysage Jean-Yves Le Baron |
| 5. Rue de Zürich, 2012 / Ville de Genève | 27. Promenade Saint-Antoine, 1997
Gilbert Henchoz et bureau Walter Brügger |
| 6. Place de la Navigation / rue du Léman, 2006
Gilbert Henchoz, architecte-paysagiste | 28. Parc des Chaumettes, 2009 / MSV architectes |
| 7. Place des Grottes, en cours
Daniela Liengme, architecte | 29. Espaces publics halte CEVA Champel, en cours / Bureau A |
| 8. Place de Montbrillant | 30. Rond-point de Plainpalais, 2006 / acau |
| 9. Place Cornavin, 2003 / ASS architectes | 31. Plaine de Plainpalais, 2009-2012
Carlos Lopez et Atelier Descombes Rampini |
| 10. Îlot Pépinière | 32. Projet refusé par le Conseil municipal |
| 11. Square Pradier, en cours / Oxalis | 33. Place de la Synagogue, en cours
Ville de Genève |
| 12. Square Chantepoulet, en cours
MSV architectes | 34. Rue des Rois, en cours
Christian von Düring, architecte |
| 13. Rue Lissignol, 2003 / Nicolas Deville | 35. Place des Volontaires, 1995
Michel Philippon, architecte |
| 14. Place Simon-Goulart, 2013
Atelier Descombes Rampini | 36. TCOB - arrêt Stand, 2011 / ASDZ architectes |
| 15. Place Bel-Air et place Saint-Gervais, 2011 et 2013 / ASDZ architectes | 37. Espaces publics Ecoquartier Jonction, en cours / Dreier & Frenzel architectes |
| 16. Fil du Rhône: Pont de la Machine, 2012
Promenade des Lavandières, 1997
Sentier des Saules, 2009
Atelier Descombes Rampini | 38. Square Sainte-Clotilde, en cours
Pascal Heyraud, architecte-paysagiste |
| 17. Ile Rousseau, 2012 / Ville de Genève | 39. Place du Vélodrome, 2012
Nussbaumer & Perone (projet),
Raphaël Nussbaumer architectes (réalisation)
et Pascal Heyraud, architecte-paysagiste |
| 18. Place du Rhône, 2000 / Massimo Lopreno
Complément : Atelier Descombes Rampini | 40. Rond-point de la Jonction, 2011
ASDZ architectes |
| 19. Place du Molard et rue Neuve-du-Molard, 2004 / 2b architectes
Christian Robert-Tissot, artiste | 41. Pointe de la Jonction |
| 20. Rue de la Rôtisserie | 42. Couverture des voies de Saint-Jean, 2002
Atelier Bonnet, BBV & In Situ |
| 21. Place de Longemalle, 2013 / 2b architectes | |
| 22. Carrefour de Rive - Rue Pierre-Fatio | |

Données fournies par le Service de l'aménagement urbain et de la mobilité de la Ville de Genève. Carte topographique: © SITG



L'espace public participe à la définition de l'ambiance et de l'image d'une ville. Genève s'attache depuis plusieurs années à rendre ses places plus conviviales et agréables, mais les tensions et les conflits d'usage se retrouvent souvent au cœur du processus d'aménagement.

Entretien avec Marie-Hélène Giraud, cheffe du Service de l'aménagement urbain et de la mobilité de la Ville de Genève.



Rue des Rois

Projet en cours
d'aménagement,
Christian von Düring
architecte.

Quelle est la stratégie de la Ville de Genève en matière d'aménagement des places publiques?

La stratégie politique de la Ville est cadrée par le Plan directeur communal qui fixe les grandes lignes de l'aménagement de l'espace public. Le Plan directeur des chemins pour piétons a également pour vocation de valoriser des places dans les quartiers. Il n'y a cependant pas de réelle stratégie de mise en œuvre. L'hyper-centre est en effet un territoire où les crispations liées à l'usage de l'espace public sont très importantes. Faute de consensus, nous sommes donc contraints de travailler au cas par cas en tirant parti des dynamiques locales. C'est pourquoi il est plus productif, à l'heure actuelle, de travailler dans les quartiers périphériques de la première couronne, où les dogmatismes et les conflits sont moins cristallisés, sans pour autant délaisser le centre-ville.

Il y a aujourd'hui de grands enjeux environnementaux sur lesquels on ne peut plus faire l'impasse et qui touchent directement l'aménagement de l'espace public à Genève. La congestion due au trafic automobile, la pollution de l'air et les nuisances provoquées par le bruit

ont atteint des sommets. Dans l'idéal, il faudrait pouvoir alléger la pression sur le réseau et rendre une partie de l'espace public aux piétons. Cela passe par l'aménagement de places de qualité, notamment au centre-ville qui souffre d'une certaine asphyxie!

Quels sont aujourd'hui les projets en cours portés par la Ville de Genève ?

Nous avons une série de projets au centre-ville, dont notamment les places Simon-Goulart et de Longemalle, récemment inaugurées, la place de la Synagogue et le Bastion Saint-Antoine. Il est symptomatique de noter que, pour ce dernier, nous n'avons pas été confrontés à des recours, son réaménagement n'entrant pas en conflit avec l'usage de la voiture. Car c'est le nerf de la guerre au centre-ville ! D'autres projets tels que le réaménagement des squares Pradier et Chantepoulet, proches de la gare, vivent deux destins différents. L'un est en chantier alors que l'autre est toujours bloqué. Ces cœurs d'îlots au centre-ville sont pourtant un enjeu collectif majeur pour la qualité de vie des résidents et l'accueil des visiteurs.



« La conception des espaces publics doit intégrer plusieurs échelles (quartier, ville et agglomération) et harmoniser plusieurs temporalités. Sa mise en œuvre, sa gestion, son entretien regroupent un grand nombre d'acteurs, c'est pourquoi il est nécessaire d'identifier les lignes directrices d'aménagement dans un schéma d'ensemble cohérent qui tienne compte des aspects patrimoniaux, sociaux, environnementaux, économiques et fonctionnels. »

Plan directeur communal, chapitre 2.3
Stratégie de l'espace public

En périphérie du centre historique, la Ville se penche également sur la requalification de places, dont celles du Petit-Saconnex, des Grottes et de Sainte-Clotilde ainsi que sur les vastes espaces publics autour des futures gares CEVA. Notre volonté est de travailler avec intelligence, et de faire en sorte que chaque mode de déplacement retrouve enfin une place raisonnable, légitime et équilibrée dans la voirie.

Quelle liberté est donnée aux mandataires de la Ville de Genève dans le processus d'aménagement des places ?

Les mandataires suivent un cahier des charges qui intègre des recommandations esthétiques, mais aussi de gestion et de mise en œuvre. Les projets proposés doivent répondre aux besoins d'aujourd'hui et de demain, mais c'est effectivement à la Ville de se positionner sur les choix de société et de garantir une vision d'ensemble, ce qu'un mandataire seul ne peut pas faire, si compétent soit-il ! Sortir du cadre de nos recommandations se fait de manière très ponctuelle et en vue de projets bien spécifiques ou emblématiques. Nous souhaitons ainsi garantir la pérennité des aménagements.

Existe-t-il une identité genevoise des espaces publics ?

Oui et non ! Nous ne possédons pas de charte des espaces publics. Notre rôle consiste principalement à proposer une ligne. En revanche, nous souhaitons

maintenir une certaine unité liée à notre identité à travers le mobilier urbain notamment. A ce titre, la Ville a élaboré un Concept directeur et un catalogue d'objets et de matériaux recommandés. Nous ne donnons pas de cahier des charges standard lié à l'usage des places. Concernant cet aspect, les demandes nous parviennent de manières diverses, lors de concertations avec les riverains ou les milieux associatifs ou via des pétitions, et nous les intégrons au cas par cas.

Quelles sont les principales difficultés rencontrées par le Service de l'aménagement urbain et de la mobilité ?

Il y a tout d'abord les recours, quasi systématiques et provenant de tous les milieux, souvent fondés sur des prises de position politiques ou dogmatiques, qui sclérosent passablement notre activité. Hormis cela, les problématiques surviennent souvent quand différents niveaux de compétences sont engagés et que l'arbitrage politique est absent du processus. Concernant l'aménagement de la place Bel-Air par exemple, qui faisait partie d'un projet d'infrastructure de compétence cantonale, un espace très restreint a été laissé à la production de l'urbain, de compétence communale. Les usagers l'ont fortement ressenti, en témoignent les nombreuses critiques portées par les associations et parues dans les médias. La Ville possède également un patrimoine immobilier important qu'il faut entretenir et n'a donc pas autant de moyens qu'une autre collectivité de taille similaire pour aménager son espace public. Enfin, je soulignerais l'importance d'avoir une cohésion interne entre les cheffes et chefs de service pour faire avancer les dossiers, ce qui n'a pas toujours été le cas et a sans doute participé aux lenteurs du processus de réalisation. Cela a heureusement beaucoup changé ces dernières années. Et, suivant ce dernier élément, je rajouterais l'importance de l'engagement du magistrat, qui a le pouvoir de fédérer les acteurs autour d'initiatives, d'imposer une ligne directrice à son département, et qui se doit de porter des projets au-delà des clivages politiques et idéologiques. ❖

Propos recueillis par Rafaël Schütz et Marcos Weil



Ste-Clotilde

Projet en cours
d'aménagement,
Pascal Heyraud,
architecte-paysagiste

*Mandats d'étude parallèles***Maître de l'ouvrage:**

Ville de Genève/Service de l'aménagement urbain et de la mobilité (phase projet) et Service du génie civil (phase exécution).

Mandataires: 2b architectes, en association avec S. Collet (architecte) et C.-A. Passet (architecte-paysagiste), C. Robert-Tissot (artiste), R. Mantilleri et C. Schwarz (ingénieurs civils)

Programme des travaux:

Réaménagement de la place du Molard et de la rue Neuve-du-Molard, reconstruction du réseau public d'assainissement des eaux usées et pluviales, construction d'un pavillon, nouvelles plantations, mise en lumière artistique, réorganisation des terrasses

Surface totale aménagée: 3960 m²

Coût total de l'opération: 4'894'900.-

Période de réalisation: 2001 à 2004
Inaugurée le 19 août 2004



© A GRANDCHAMP / VILLE DE GENÈVE

Valoriser la substance historique du lieu

L'étymologie du nom «Molard» (anciennement «Moullard») fait référence à l'histoire de la cité du bout du lac. Lieu aménagé au XIV^e siècle en tant que port de Genève, son nom évoque la jetée – le môle – qui en protégeait l'entrée. Tour à tour centre commerçant puis financier, cet espace fut rendu piéton dès les années 1980. La rénovation des anciennes halles adjacentes fut l'élément déclencheur de cette transformation urbaine qui valorise aujourd'hui la place aux yeux des commerçants, restaurateurs, touristes et badauds.

**La simplicité au service de la durabilité**

La qualité de cette opération d'aménagement réside dans la simplicité de l'intervention, la réflexion menée sur la mise en lumière et les matériaux choisis. Le revêtement de façade en façade souligne la vocation piétonne de la place, aménagée dans sa globalité avec un pavé de basalte, sombre et taillé à la main. Cet élément, si «banal» aux yeux des mandataires, révèle leur attachement aux éléments simples et durables, et qui prolongent une certaine histoire de Genève.

«Présence de l'absence», une œuvre urbanistique et artistique génératrice d'attraction

La place du Molard est aujourd'hui connue et reconnue pour ces pavés lumineux. Au nombre de 1857, ils ornent la place de manière aléatoire tout en ayant une concentration de plus en plus importante en direction du lac, un rappel de l'eau qui autrefois occupait les lieux. Sur ces pavés figurent des inscriptions, des mots de tous les jours, inscrits en six langues (les six langues officielles



© A GRANDCHAMP / VILLE DE GENÈVE

des Nations-Unies). Leur consommation est faible (1W par unité) et leur durée de vie est estimée à 100'000 heures, soit 30 ans de vie dans l'espace public. «Présence de l'absence» évoque le silence de l'aménagement durant la journée, effacé par l'activité commerciale, touristique et les terrasses, mais qui, une fois la nuit tombée, se révèle à l'apparition progressive de ses pavés lumineux. Notons que cet espace est devenu, grâce à cette intervention à valeur artistique, un «attracteur» touristique. ❖ R.S.

La qualité de cette opération d'aménagement réside dans la simplicité de l'intervention, la réflexion menée sur la mise en lumière et les matériaux choisis.

Mandats d'étude parallèles

Maître de l'ouvrage: Ville de Genève/Service de l'aménagement urbain et de la mobilité (phase projet) et Service du génie civil (phase exécution)

Mandataire: Atelier Descombes Rampini SA (architectes), B. Ott et C. Uldry Sàrl (ingénieurs civils), Les Eclairagistes Associés

Programme des travaux: Réaménagement de la place Simon-Goulart, construction d'un bassin-fontaine, construction d'une plateforme en bois, nouvelles plantations, réaménagement du parvis autour du Temple de St-Gervais, réfection de l'éclairage public, réaménagement des trottoirs et de la rue Vallin en zone de rencontre

Surface totale aménagée: 4'000 m²

Coût total de l'opération: 4'560'000.-

Période de réalisation: 2003 à 2013
Inaugurée le 12 juin 2013



© A GRANDCHAMP / VILLE DE GENÈVE

L'aménagement de cette place intervient suite au lancement de mandats d'étude parallèles démarrés simultanément sur trois lieux: place de Longemalle, place Pré-l'Evêque et place Simon-Goulart. La procédure liée au concours et à l'appel d'offres avait démarré très vite mais les contraintes et les enjeux du site (la circulation et le stationnement principalement) ont progressivement ralenti le projet. Ce dernier fut mis quasiment au point mort lorsque les travaux du tram ont débuté, utilisant alors cet espace comme dépôt pour les installations de chantier. Autre impact du tram, la modification du périmètre d'intervention, qui s'étendait à l'origine jusqu'à la rue de Coutance, et qui a été réduit à l'esplanade ouverte sur la rue des Terreaux-du-Temple et les rues adjacentes. Occupée depuis 1962 principalement par du stationne-

ment, la place Simon-Goulart est enfin redevenue piétonne, comme à sa création, en 1956.

Sous le béton, l'histoire

Le chantier de la place Simon-Goulart a accueilli pendant plusieurs mois une campagne de fouilles menée par le Service cantonal d'archéologie. De nombreux vestiges ont été découverts, datant de l'époque préhistorique jusqu'au Moyen Age: des fosses utilisées pour le dépôt de mobilier, un mégalithe attestant la présence d'un lieu de culte, les fondations d'un bâtiment carré et les restes de ce qui semblerait faire partie d'un ancien système défensif. L'organisation du chantier a été adaptée pour permettre à la fois la réalisation des fouilles et l'avancement des travaux d'aménagement.

La structure en bois permet de multiples usages: table à manger, liseuse, transat, en témoignent les utilisations observées depuis son inauguration.



© FIBELLABOSCO

Un mobilier et des matériaux qui facilitent l'appropriation

Le choix des matériaux était important pour les concepteurs qui favorisent lorsqu'ils le peuvent des matériaux doux, «éléments permettant une meilleure appropriation par les usagers». Présentée sous la forme d'un large espace ouvert minéral destiné à toutes les générations, la place Simon-Goulart est aujourd'hui pourvue d'une dalle en béton teinté anthracite, d'un bassin-fontaine en béton blanc, d'un muret servant d'assise et d'une large structure en bois. Cette dernière permet de multiples usages: table à manger, liseuse, transat, en témoignent les utilisations observées depuis son inauguration. Ce réaménagement, ainsi que celui de la place de Saint-Gervais, permet d'offrir à la population et aux riverains un espace de détente dont le quartier manquait. ❖ R.S.

Appel d'offre sur invitation**Maître de l'ouvrage:**

Ville de Genève, Service de l'aménagement urbain et de la mobilité (phase projet) et Service du génie civil (phase exécution)

Mandataires:

Phase projet: Nussbaumer et Perone (arch.) et P. Heyraud (architecte-paysagiste).
Phase exécution: R. Nussbaumer et P. Heyraud, Buffo SA et T. Jundt (ingénieurs)

Programme des travaux:

Réaménagement de la place du Vélodrome, reconstruction du réseau public d'assainissement des eaux usées et pluviales, reconstruction d'une passerelle, nouvelles plantations, construction d'une allée piétonne

Surface totale aménagée: 3250 m²

Coût total de l'opération: 2'139'000.-

Période de réalisation: 2008-2015
Inaugurée le jeudi 27 septembre 2012



Vélodrome

© P.BELLAROSCO



© P.BELLAROSCO

L'intention des mandataires, suivant le concept de l'avant-projet, était de laisser la place la plus ouverte possible, réduisant le mobilier urbain à des bancs et des chaises, et minimisant les chicanes pour une meilleure accessibilité.

**Valorisation d'un espace peu à peu oublié**

Dans le cadre des travaux de réalisation du tram TCOB et des changements de trafic prévus dans plusieurs quartiers, le Service de l'aménagement urbain et de la mobilité de la Ville de Genève, avec la collaboration du Canton de Genève, a lancé une série d'appels d'offres pour la réalisation de places publiques aux abords du tracé. La rue du Vélodrome se prêtait particulièrement bien à cette opération de revalorisation de l'espace public. Une contre-route occupait l'espace entre le pied de l'immeuble (4-12 rue du Vélodrome) et les premiers arbres d'un espace résiduel qui s'étendait jusqu'à la rue, peu valorisé et souvent encombré par du débarras sauvage. A l'origine, le projet avait été porté par le bureau Triporteur qui avait eu la charge de proposer un avant-projet. Les mandataires ont gardé dans les grandes lignes les intentions programmatiques de ce dernier: une allée piétonne le long de l'immeuble, qui fait place à un espace public généreux et revêtu d'un gravier clair dans lequel sont maintenus les arbres existants. Ils ont tout de même pris la liberté de rajouter deux éléments nouveaux

aux extrémités de la place. A l'ouest, la reconstruction d'une rampe d'accès hélicoïdale permet d'atteindre la toiture du garage qui abrite aujourd'hui les ateliers d'artistes du Vélodrome. A l'est, un grand mur le long de l'entrée des ateliers viendra faire le lien entre le toit et la place, valorisée à cette extrémité par une nouvelle fontaine et une plantation de frênes en lieu et place d'une station-service.

Une plus-value visible dès les premiers mois

Dès le début du projet, plusieurs séances d'information ont été organisées avec les concierges d'immeubles, les commerçants, les habitants et la gérance immobilière, afin de pouvoir prendre en considération les différentes doléances de chacun (accès parking, durée et nuisances causées par les travaux, etc.). Les riverains n'ont émis que peu d'oppositions ou de critiques, réalisant la plus-value d'une telle opération pour la vie du quartier et la visibilité des commerces et des terrasses. L'intention des mandataires, suivant le concept de l'avant-projet, était de laisser la place la plus ouverte possible, réduisant le mobilier urbain à des bancs et des chaises, et minimisant les chicanes pour une meilleure accessibilité. Dans cet esprit, les équipements ludiques, jeux pour enfants entre autres, ont été planifiés sur le toit des ateliers, de l'autre côté de l'immeuble. Mais cette configuration n'a pas empêché l'appropriation de cet espace par les plus jeunes, qui l'utilisent durant les beaux jours comme terrain de foot amateur. Cette place, qui, avec son gravier clair et ses platanes, évoque pour certains habitants les espaces ouverts du sud de la France, nous ont précisé les mandataires, a su prendre dès son inauguration les qualités d'une place publique: un espace de rencontre, de socialisation et de délassement. ❖ R.S.

Places genevoises**Balades d'architecture**

Architecte et urbaniste, ce qui nous a poussé à faire des balades d'architecture, c'est l'envie de partager et de faire connaître la complexité de notre métier. On sait l'immense succès des Journées européennes du patrimoine, qui s'attachent à faire découvrir des objets du passé, plus ou moins anciens, en tout cas des valeurs sûres, connues et reconnues par les experts.



Navigation

© P.BELLAROSCO



Longemalle

© A.GRANDCHAMP / VILLE DE GENÈVE



Bel-Air

© P.BELLAROSCO

Longemalle, Molard, Place du Rhône, Place de l'Île, St-Gervais, Grenus, Simon-Goulart, Chantepoulet, Pradier, Cornavin et Navigation seront les 11 places visitées lors de la balade d'architecture du dimanche 29 septembre.

Notre démarche est un peu différente: elle s'inscrit dans le présent, dans les problématiques et les contraintes de la ville contemporaine. Nous envisageons nos balades comme une contribution au débat public, autour des questions qui agitent l'opinion – la densité, la couleur dans l'architecture, les places publiques, pour ne prendre que quelques exemples. Nous souhaitons dépasser les jugements à l'emporte-pièce, du type «j'aime / j'aime pas», et tendre à nos promeneurs quelques clés de lecture. A travers les exemples que nous choisissons comme stations de nos balades, nous entendons susciter des interrogations. La balade sur la densité a pour objectif de montrer que celle-ci n'est pas bonne ou mauvaise en soi, qu'elle peut revêtir de multiples formes, et que les enjeux premiers à cet égard sont la qualité architecturale et la relation entre le plein et le vide. Une balade sur la couleur permet d'aller au-delà de «le béton, c'est triste», «Braillard, c'est gris», et son corollaire qui veut que la couleur est a priori positive.

Trop longtemps, l'espace public a été le parent pauvre de l'aménagement urbain à Genève. On a connu

quelques échecs retentissants comme celui de la place Cornavin ou, plus récemment, la polémique autour de la place Bel-Air à l'occasion de la mise en service d'une nouvelle ligne de tramway. Il aura fallu quelques décennies et pas mal d'erreurs pour voir se concrétiser cette reconquête de l'espace public sur l'automobile, en cours depuis les années 1980, suivant l'exemple de Barcelone. Mais aujourd'hui, les places genevoises connaissent un renouveau réjouissant pour nous autres architectes. Plus qu'une dissertation sur leur forme, la balade des places publiques veut être l'occasion de partager entre professionnels et «laïcs», qui ont tous des attentes et une pratique de l'espace public, une réflexion sur les usages de ces précieux «vides» sans lesquels il n'y a pas d'urbanité. ❖

Anita Frei et Christian von Düring

BALADE MA : «PLACES PUBLIQUES»

par Anita Frei et Christian von Düring
Dimanche 29 septembre 2013, 14h-17h.
Entrée libre mais nombre de places limitées.
Merci de votre inscription à l'adresse : balades@ma-ge.ch