

f a i

fédération
des associations
d'architectes
et d'ingénieurs
de genève

Interface 16

CEVA

Histoire,
parcours et
perspectives

CEVA

Le déclencheur d'une magnifique aventure de requalification d'espaces urbains

Ce serpent de mer souterrain qui a tant fait parler de lui lorsqu'il a fallu convaincre et braver tous ses pourfendeurs, va nous surprendre par ce qu'il va engendrer en surface dans notre canton.

Le CEVA n'est pas un simple acteur de mobilité qui permettra à la population et aux frontaliers de rejoindre, à travers cinq gares, Cornavin à Annemasse; il est le déclencheur d'une renaissance urbaine de qualité et d'envergure pour plusieurs sites.

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.

Les gares dans nos villes ont toujours été un lieu de convergence; pouvoir aujourd'hui modeler en surface des espaces urbains de qualité, accueillant théâtre, logements, activités, places et écoles, va considérablement modifier notre environnement urbain dans le canton.

On va redécouvrir des lieux, on va revaloriser des parcours en surface, on va densifier, on va construire la ville autour de ces points d'ancrage symbolisés par ces gares souterraines accueillant les usagers.

Cette aventure du CEVA qui vient enfin de débiter ne peut que réjouir l'ensemble de la population du bassin genevois et de ses hôtes, parce qu'avec cette réalisation et cette valorisation de notre territoire, nos habitudes et notre perception du patrimoine urbain vont profondément évoluer.

Ce projet souterrain de transport « conflictuel » va, en surface, totalement redimensionner l'attractivité de notre ville pour les générations futures, telle la conquête de l'Ouest!

Jean-Pierre Stefani



COUVERTURE

© NEJRON,

P. BELLABOSCO

PAGE DE GAUCHE

© D. BABENKO

Membres de la commission

Promotion et communication

François Dulon, Pierre-Yves Heimberg,
François de Marignac, Bénédicte Montant,
Jérôme Ponti, Jean-Pierre Stefani.
Marie-Christophe Ruata-Arn (coordination)

Rédaction

Paolo Amaldi, Thierry Buchs, Danilo Ceccarini,
Francesco Della Casa, Pierre-Yves Heimberg,
Angelique Horsten, Vincent Kaufmann,
Christian Lutz, Marie-Christophe Ruata-Arn.

Comité de rédaction du dossier

Bénédicte Montant, Marie-Christophe Ruata-Arn,
Antoine Bellwald, Jérôme Ponti, Jean-Pierre Stefani.

Iconographie

AGG, Annemasse Agglo, Denis Babenko,
Pierre Bellabosco, Pan Xunbin, BG, Bureau EMA,
CEVA, CFF, CLR architectes, Manuel Faustino,
hepia/TeTU, Christian Lutz, Linda Martinez,
Nejron, Pont 12, SD Ingénierie, Ville de Genève.

Réalisation

Marie-Christophe Ruata-Arn et Antoine Bellwald
Mise en page: Le Bocal
Relecture: Géraldine Veyrat
Impression: Imprimerie Nationale
Interface n° 16, 4 juin 2012, 4'000 ex.

Editeur

FAI – Fédération des associations
d'architectes et d'ingénieurs de Genève
CP 5278 – CH 1211 Genève 11
Téléphone: 022 715 34 02
Email: interface@fai-ge.ch
Site internet: www.fai-ge.ch

Comité de la FAI

Charles Pictet, architecte (président)
Daniel Starrenberger, ingénieur (vice-prés.)
Patrice Bezos, architecte
Dominique Boymond, géomètre
Thierry Buchs, ingénieur
Hani Buri, architecte
Danilo Ceccarini, architecte
Samuel Dunant, géomètre
Marcel t'Hart, architecte
Eric Maria, architecte
Karl Meyer, ingénieur
Rolf Seiler, architecte
Athanas Spitsas, architecte
Dana Dordea (secrétaire permanente)

Commissions

Concours et appels d'offres
Ecoles et formation
Partenaires professionnels
Aménagement et urbanisme
Promotion et communication

Associations constitutives et membres FAI

SIA
Société suisse des ingénieurs et des architectes

AGA
Association genevoise d'architectes

FAS
Fédération des architectes suisses

AGI
Association genevoise des ingénieurs

AGG
Association genevoise des géomètres

**Associations, commissions, archives, news et liens
sur le site web de la FAI : www.fai-ge.ch**

**SOM-
MAIRE**

Editorial

Le déclencheur d'une magnifique aventure
de requalification d'espaces urbains 3

DOSSIER CEVA

5-23

Un grand projet généreux	6-9
Entretien avec Robert Cramer	10-12
Le territoire irrigué par CEVA	13
Parcours, gares et projets	14-15
Lancy-Pont-Rouge	16
Carouge-Bachet	17
Champel-Hôpital	18
Eaux-Vives	19
Chêne-Bourg	20
Annemasse	21
CEVA et ingénierie	22-23

Projet PAV

Concours La Marbrerie	24-26
Promenade des Crêtes	27

Zoom sur

Les curiosités du territoire	28-29
------------------------------	-------

Associations

La SIA fête ses 175 ans	30
Carte blanche à Christian Lutz	31
100 ans de la mensuration officielle	32

Livres

Genève à l'épreuve de la durabilité	33
Mobilité sans racines	33

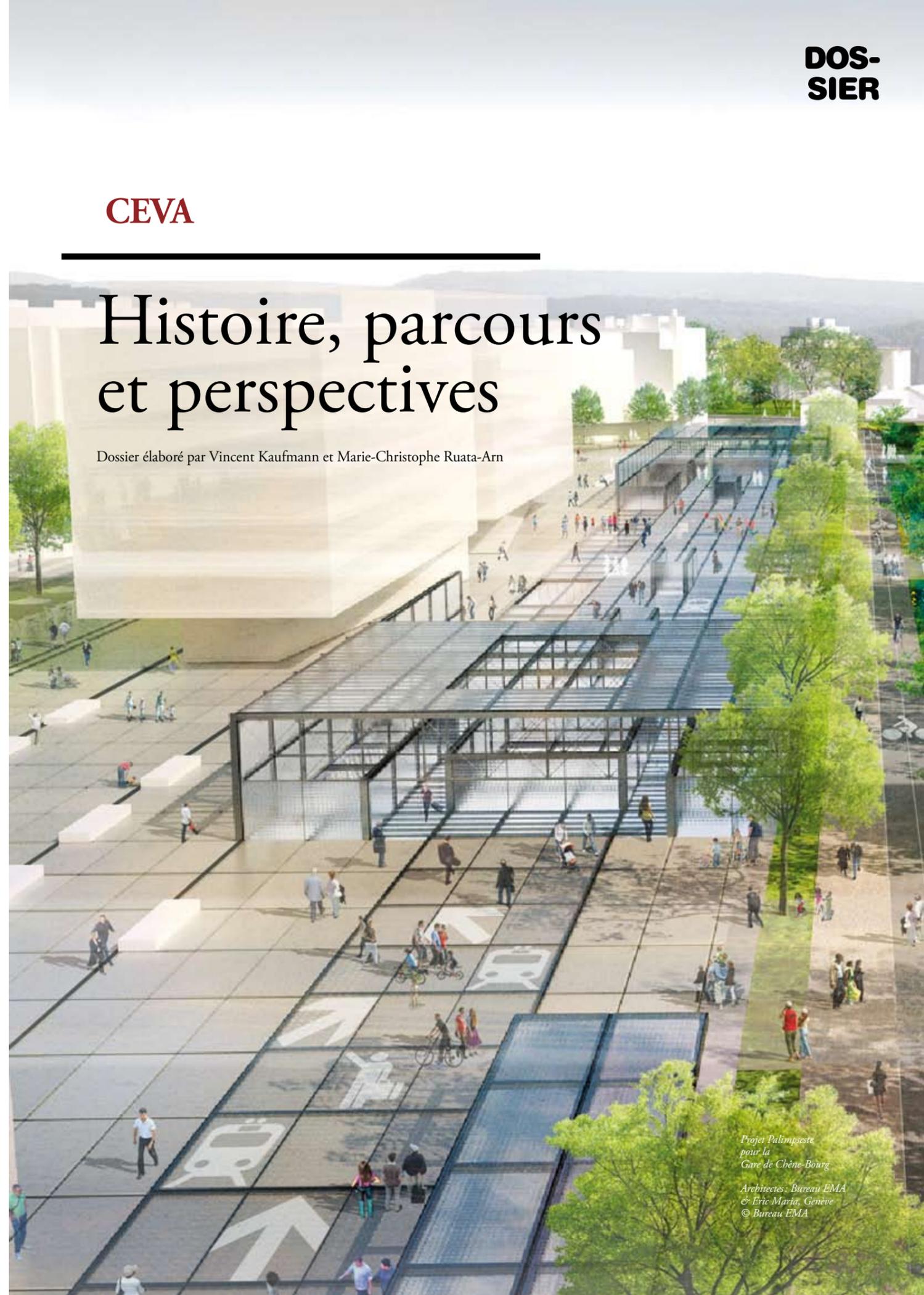
Maison de l'Architecture

Les temporalités du territoire	34
--------------------------------	----

CEVA

**Histoire, parcours
et perspectives**

Dossier élaboré par Vincent Kaufmann et Marie-Christophe Ruata-Arn



*Projet Palimpseste
pour la
Gare de Chêne-Bourg*

*Architectes: Bureau EMA
& Eric Maria, Genève
© Bureau EMA*

C'est quoi CEVA? Un tram, un métro, un S-Bahn, un train? Aux CFF, la réponse est immédiate: c'est un train, du chemin de fer lourd, exploité comme un RER. 230 kilomètres de réseau, dont le cœur est une double voie souterraine qui irrigue Genève, offrant de nouvelles liaisons rapides au sein de la région transfrontalière. Six trains par heure sur le tronçon central, des services de transports très performants, d'un niveau de qualité comparable à celui du S-Bahn zurichois, une Rolls!

C'est à cette Rolls qu'est consacré le présent dossier; car si la liaison ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA pour les intimes) est un projet largement méconnu, il aura des effets urbains considérables. Véritable grand projet métropolitain pour Genève, il transformera les accessibilités et par ce biais les modes de vie. Surtout, il offre des opportunités foncières uniques, qui vont permettre de développer la ville sur la ville tout en faisant émerger des polarités urbaines nouvelles, à Lancy-Pont-Rouge, à la Gare des Eaux-Vives et à Annemasse.

Liaison ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse

Un grand projet généreux

CEVA est véritablement un grand projet, de par son ambition, son budget et ses implications urbaines. Il marquera l'histoire de Genève, aussi parce qu'il bénéficie d'un financement très conséquent de la Confédération, soit des deux tiers du budget, grâce à une convention datant de 1912 et liant les CFF, la Confédération et le Canton de Genève.

Attirer un gros investissement de transport de la Confédération est plus facile à Zurich qu'à Genève. Les Zurichois excellent en effet dans l'art de démontrer que leurs besoins en infrastructure de transport sont d'envergure nationale, en utilisant pour cela la centralité de la Gare de Zurich dans le réseau ferroviaire suisse. Mais une fois n'est pas coutume.

Si le projet est ancien, il est généreusement dimensionné à l'échelle de la région métropolitaine transfrontalière et ouvre de belles perspectives en vue de développer l'urbanité de la région.

CEVA est un concept d'exploitation de l'ensemble du réseau ferroviaire de la région franco-valdo-genevoise et pas simplement un nouveau tronçon de double voie souterraine entre le Bachet-de-Pesay et Thônex. Comme le relève Grégory Camp, directeur de la société Transfers créée par les CFF et la SNCF pour exploiter le réseau, il implique 230 km de lignes entre Coppet et Evian, Annecy et Annemasse. Concrètement, il permet d'offrir aux habitants de Genève et de sa région des relations directes entre la plupart des pôles urbains importants, y compris pour des déplacements internes au canton. Outre la construction de la ligne nouvelle entre le Bachet-de-Pesay et Annemasse, CEVA nécessite la création de deux nouveaux évitements ferroviaires entre Cornavin et Coppet et la réfection des voies entre Annemasse et La Roche-sur-Foron.

Une transformation attendue des modes de vie

Après six ans de travaux, la nouvelle ligne de chemin de fer entrera en exploitation le 11 décembre 2017. A partir de cette date, Genève ne sera plus cette métropole sous-équipée en services ferroviaires et l'impact sur les modes de vie des habitants sera très conséquent. «Les Genevois prennent quatre fois moins le train que les Zurichois» relève Grégory Camp, cela va certainement changer. «Depuis la France, pour venir à Genève, l'utilisation des transports publics est même anecdotique», ajoute-t-il.

Depuis les années 1990, les transports publics s'améliorent progressivement à Genève au gré des inaugurations de tronçons de lignes de tramway. Pourtant, jusqu'à présent, ces petites touches n'ont pas permis un saut qualitatif décisif de l'offre. D'une part le réseau est globalement lent, d'autre part il reste de structure quasi-exclusivement radiale, toutes les lignes principales convergeant vers la place Bel-Air, la Gare de Cornavin ou le quartier de Rive. Un des principaux mérites de CEVA est précisément de permettre enfin ce saut qualitatif, en offrant aux habitants du Canton de Genève à la fois de la vitesse et des liaisons de rocade entre de nombreux quartiers de Genève et la région transfrontalière. Ainsi, il ne s'agit pas d'une infrastructure qui servira uniquement les déplacements transfrontaliers. Les principaux bénéficiaires en quantité en seront les habitants de la partie suisse de l'agglomération, et le Genevois en particulier. N'oublions pas que plus de 80% des utilisateurs de CEVA le seront sur des trajets dont l'origine et la destination sont situés en Suisse.

La ligne de chemin de fer Cornavin – Annemasse est d'abord une infrastructure de transport public

urbain qui relie toutes les 15 minutes une série de pôles majeurs de l'agglomération genevoise. Il sera ainsi possible d'aller de Versoix au Bachet-de-Pesay en 23 minutes, ou de Chêne-Bourg au Grand-Lancy en 11 minutes. Ces nouveaux liens sont d'autant plus efficaces que chaque gare urbaine de CEVA sera un pôle d'échange avec le réseau de tramway (sauf à la station Champel-Hôpital). En outre, CEVA connecte à la Gare Cornavin les principaux quartiers de la rive gauche, soit Annemasse, les Trois-Chêne, les Eaux-Vives et Malagnou, Champel, Carouge et Lancy, leur donnant par ce biais un accès facilité au TGV et aux trains Intercity et Interregio suisses ainsi qu'à l'aéroport de Genève. Depuis Annemasse, un de ces trains poursuivra sa route jusqu'à Evian, un autre jusqu'à

Annecy et un troisième vers St-Gervais-les-Bains Le Fayet. En plus de ces quatre trains horaires, un direct Annemasse – Lausanne (RE) à deux niveaux parcourra la ligne toutes les demi-heures, en faisant halte à Lancy-Pont-Rouge et Genève Eaux-Vives. Le niveau de service sera comparable à celui du S-Bahn zurichois.

Ajoutons encore que ce réseau sera exploité par une flotte unique de rames bicourant achetées par les CFF et la Région Rhône-Alpes pour le compte de la société Transfers. Il s'agira de rames neuves, confortables, permettant une utilisation optimale de son temps de déplacement grâce à la qualité des aménagements intérieurs.

Sur le plan de la mobilité, CEVA va permettre de venir travailler en train depuis la France, mais surtout, les nouvelles relations ferroviaires faciliteront les mobilités de loisirs et contribueront par ce biais à la création d'une véritable agglomération transfrontalière... Une agglomération dans laquelle on se rend en France pour aller au théâtre, au concert ou à la montagne, une région qui déploie progressivement une identité propre. Cet aspect est essentiel. Si actuellement peu d'habitants s'identifient à la région franco-valdo-genevoise, n'est-ce pas en particulier parce que les déplacements y sont difficiles? Outre les relations que CEVA va offrir en termes de desserte, cet aspect sera renforcé par la communauté tarifaire dont il fera partie: avec un ticket unique et un abonnement unique, il sera en effet possible de parcourir l'agglomération de Coppet à Satigny, de Thonon à l'aéroport ou de St-Cergue à La Roche-sur-Foron!

Les quartiers de gare

Mais ce n'est pas tout: l'intérêt de la ligne dépasse les questions de mobilité pour interroger celles, plus fondamentales, du développement territorial de Genève et de sa région. Les gares de ce réseau produisent des opportunités uniques de structurer la croissance urbaine autour des transports publics, et par ce biais de favoriser des modes de vie économes en déplacements automobiles. Le changement est de taille, car actuellement, en l'absence d'infrastructures et de services ferroviaires, il est simplement impossible de développer la région franco-valdo-genevoise sans miser sur l'automobile exclusivement. Cette situation est d'ailleurs unique en Suisse, mais heureusement avec CEVA, ce Sonderfall ne sera plus qu'un souvenir.

CFF Immobilier s'est beaucoup investi dans le projet et Yves Jacot et son équipe incarnent l'enthousiasme à l'égard du projet. Son ambition générale pour les nouveaux quartiers de gare est de contribuer à renforcer l'urbanité de Genève



Après six ans de travaux, la nouvelle ligne de chemin de fer entrera en exploitation le 11 décembre 2017. A partir de cette date, Genève ne sera plus cette métropole sous-équipée en services ferroviaires et l'impact sur les modes de vie des habitants sera très conséquent.

en développant des projets favorisant la mixité fonctionnelle. Il faut bien reconnaître que le fort investissement de CFF immobilier fait écho à la présence de friches ferroviaires et de friches urbaines à très fort potentiel de développement à proximité de plusieurs gares de CEVA.

Ainsi que le relève Yves Jacot, chef de team à CFF immobilier, des sociétés simples de planification ont été créées en lien avec les gares de CEVA: la SOVALP à Lancy-Pont-Rouge, la SOVAGEV à Genève Eaux-Vives et la SOVACB à Chêne-Bourg. Sur ces sites, l'établissement de Plans localisés de quartiers (PLQ) est précédé par des déclassements de la zone ferroviaire en zone de développement permettant leur affectation à des fins d'activités et d'habitation. Notons qu'aux haltes de Carouge-Bachet et Champel-Hôpital, en l'absence de terrains disponibles sur les emprises ferroviaires, aucune société de planification n'a été créée, mais en revanche, un projet de grande envergure est en cours de réalisation à Annemasse, sous la houlette des Communes de Ville-la-Grand et d'Annemasse.

Le défi du passage à l'acte de construction

Au niveau de la mise en œuvre, CEVA est un laboratoire. Mener un grand projet comme celui-ci nécessite à la fois la réalisation d'une infrastructure de transport nouvelle, des gares et des quartiers urbains sur et à proximité de ces gares. Ceci implique une coordination très poussée dans le temps et l'espace. Aux dires de la plupart des acteurs impliqués dans la construction, le défi principal réside précisément dans la réussite du couple « création d'une nouvelle infrastructure – création de nouveaux quartiers ». L'enjeu est de taille car les temporalités de réalisation ne sont pas les mêmes. A la Direction du projet CEVA, en charge de la réalisation de l'ouvrage, MM. Davide Calderara (Directeur adjoint), Filippo Gaj (Chef de groupe génie civil) et Cyril Dumas (Chef de projet architecture) l'avouent sans détour: c'est dans cette dimension que va se jouer la réussite de CEVA, et cela ne va pas de soi car les projets de gares et les quartiers qui viennent se greffer autour devraient être menés de front, ce qui est souvent rendu très complexe dans les faits par une grande difficulté à coordonner les réalisations dans le temps. M. Calderara relève encore que « les investisseurs ne viennent que lorsque les PLQ sont adoptés et ceux-ci ont été développés après la demande de concession et la mise à l'enquête publique de l'infrastructure ferroviaire et des gares ».

Le jonglage qui en résulte pour l'équipe de projet et les Communes nécessite des négociations financières et des arbitrages souvent difficiles.

Comme le relève Isabelle Charollais, architecte responsable des constructions de la Ville de Genève, il est impératif que le volet ferroviaire du projet dispose de quelques marges de manœuvre pour s'adapter à la planification du quartier qui vient s'y adosser, car sinon, c'est techniquement très contraignant. C'est par exemple le cas de la localisation des sorties de la gare sur l'esplanade des Eaux-Vives ou de la résistance de la structure statique d'une gare souterraine. La situation est complexe, et d'autres arguments, politiques cette fois-ci, militent à l'inverse contre une planification totalement intégrée. C'est en particulier la posture de Robert Cramer, Conseiller d'Etat, qui a été à Genève la cheville ouvrière politique du dossier, et qui relève que « dans le cas de CEVA, il n'aurait pas été pertinent de développer les PLQ et de développer un projet complet, car cela aurait eu pour effet d'ajouter les oppositions, avec le risque de refus du projet en votation populaire ». Les opposants du train se seraient additionnés à ceux des tours, ceux de la Nouvelle Comédie aux voisins qui ne souhaitent pas que leur quartier change. Quadrature du cercle alors?

A l'équipe de direction de projet de CEVA, tout comme en Ville de Genève, on esquisse une analyse et une solution. Il manque un outillage légal pour le partenariat et la gestion de grands projets coordonnés comme CEVA. Le véritable nœud, c'est le moment du passage à l'acte. Et Mme Charollais de renchérir: « C'est un constat difficile: les structures institutionnelles et administratives sont bien organisées pour ce qui concerne la planification, mais il y a un problème structurel, de gouvernance et de prise de risques au niveau de la mise en œuvre ». En ce sens, la réalisation du CEVA et des quartiers connexes constitue une chance pour les acteurs de ces projets d'inventer un nouveau mode de gestion pour ces grands projets. Pour répondre à cette difficulté, M. Calderara estime qu'une solution serait de « créer une petite unité de projet qui dispose d'un crédit qui serait rétrocédé par les investisseurs en fin de processus ». Sortir des logiques sectorielles respectives « transport » et « aménagement du territoire » nécessite en tous les cas des dispositifs de réalisation favorisant la coordination.

La ligne de chemin de fer Cornavin - Annemasse dessine la Genève du futur. Une Genève véritablement transfrontalière qui se vit comme une grande agglomération. Ainsi que le relève Robert Cramer, « actuellement, l'agglomération est surtout vécue par les pendulaires et les frontaliers ». Avec CEVA cela va changer car la mobilité va se trouver grandement facilitée et les quartiers de ses gares vont devenir de véritables pôles urbains.

CEVA dessine la Genève du futur

La ligne de chemin de fer Cornavin - Annemasse dessine la Genève du futur. Une Genève véritablement transfrontalière qui se vit comme une grande agglomération. Ainsi que le relève Robert Cramer, « actuellement, l'agglomération est surtout vécue par les pendulaires et les frontaliers ». Avec CEVA cela va changer car la mobilité va se trouver grandement facilitée et les quartiers de ses gares vont devenir de véritables pôles urbains.

CEVA est aussi un véritable projet urbain qui va transformer profondément les accessibilités et permettre de faire à grande échelle de la ville sur la ville. Surtout, c'est un projet ambitieux, généreusement dimensionné, qui arrive à point nommé pour une région qui a besoin de sortir d'un état d'esprit où le passage à l'acte de construire est souvent bien laborieux.

A travers les interviews des porteurs de ce projet, plusieurs questions importantes pour l'avenir de Genève et de sa région sont apparues.

La première concerne la réalisation de grands projets. Si les grands projets sont difficiles à réaliser à Genève, c'est notamment parce que les procédures de réalisations ne les favorisent pas. Il n'y a pourtant pas de réponse simple. Techniquement il serait souhaitable qu'ils soient davantage intégrés, mais avec un risque d'échec accru devant le peuple en votation populaire à cause de l'addition des oppositions que suscitent de tels projets. L'autre solution serait de les mener de façon

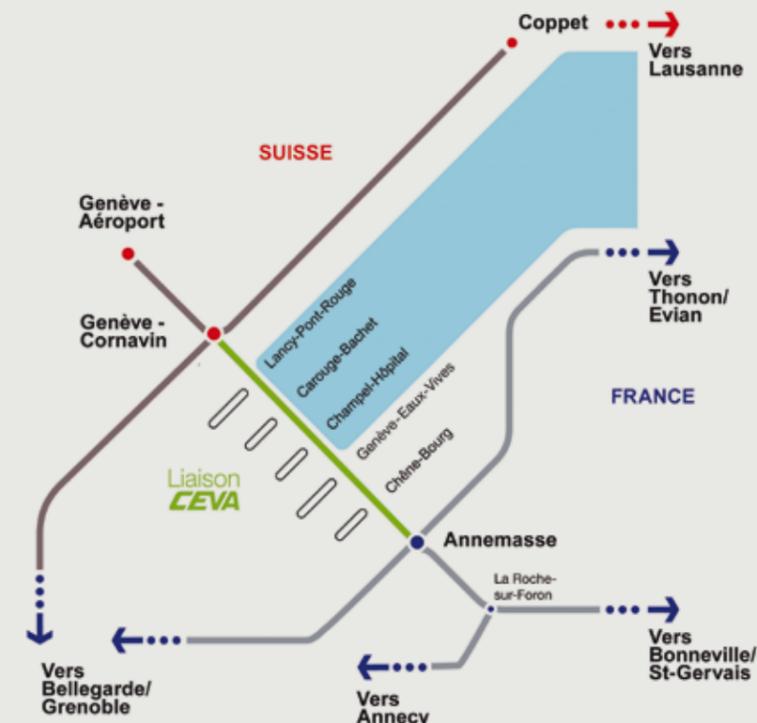
sectorielle, en développant des outils de coordination, mais le risque est dès lors celui de la complexité.

La seconde question concerne le rayonnement de la région genevoise. Si en Suisse comme en France, les acteurs politiques locaux sont enthousiastes à l'égard de CEVA, en est-il de même côté français au niveau de la Région Rhône-Alpes et de l'Etat? Rappelons que le succès de cette liaison dépend notamment de la qualité de la desserte ferroviaire offerte au-delà d'Annemasse, vers Evian, St-Gervais-les-Bains Le Fayet et Annecy. Une offre performante nécessitera des investissements dans l'infrastructure ferroviaire pour en améliorer la capacité et la fiabilité. Politiquement, cela implique probablement que la Région Rhône-Alpes prenne véritablement la mesure de l'importance d'une bonne desserte de la Haute-Savoie, qui, loin d'être un Département excentré, est au cœur d'une des régions métropolitaines les plus dynamiques d'Europe. La Région Rhône-Alpes est multipolaire de fait, et la Genève transfrontalière en constitue un des cœurs.

L'annonce récente de 231 millions d'Euros investis par la Région Rhône-Alpes dans le projet CEVA est un très bon signal, un signal qui incite à l'optimisme. ❖

Vincent Kaufmann
Prof. de Sociologie urbaine et d'analyse des mobilités
Secrétaire Général de la Communauté d'étude pour
l'aménagement du territoire (CEAT)
Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL)

Carte d'implantation
du réseau CEVA au
cœur de l'agglomération
franco-valdo-genevoise
© CFF-CEVA



Vous avez été l'instigateur de la réactualisation du projet CEVA. Pouvez-vous nous faire la genèse de cette renaissance?

Pour moi, il y a quatre épisodes marquants qui sont liés à la réalisation du CEVA. Le premier s'est déroulé quelques mois avant mon élection au Conseil d'Etat en 1997. Au mois de septembre, des mouvements favorables à la liaison ferroviaire avaient organisé un cortège partant depuis la Gare des Eaux-Vives et allant sur la Praille, en suivant l'itinéraire du CEVA. Nous étions peu nombreux, mais c'était tout de même une démonstration du fait qu'à cette époque déjà, des gens considéraient que c'était une bonne idée de réactualiser ce projet.

La deuxième date se situe à la fin 1997. En tant que Conseiller d'Etat nouvellement élu, en charge du Département qui s'occupait notamment de la protection de l'environnement, je faisais partie d'une des délégations de magistrats chargées de s'occuper de sujets transversaux, c'est-à-dire concernant plusieurs départements. En l'occurrence, la délégation réunissait M. Gérard Ramseyer, magistrat en charge des transports, et M. Laurent Moutinot, en charge de l'aménagement du territoire et des constructions. Ma première intervention a été de demander: «Qu'en est-il du projet CEVA?» La réponse a été catégorique: «Cette histoire est enterrée, on a fait un autre choix sur lequel on travaille avec nos partenaires français, c'est un tram». Le projet était en effet de construire un métro léger passant par les Rues-Basses, qui aurait ensuite traversé le lac, sans doute par un nouveau pont parallèle au Pont du Mont-Blanc, puis serait monté sur Cornavin et aurait suivi l'itinéraire du tram de Meyrin jusqu'au Pays de Gex. Ma deuxième intervention a été de demander, puisque ce projet n'était pas encore réalisé, de continuer à réserver l'emprise de la liaison ferroviaire entre Annemasse et la Gare de Cornavin. Mes collègues ont admis que comme depuis bientôt 100 ans on était attentif à ne pas empiéter sur cette emprise, qui faisait par ailleurs l'objet d'un plan annexé à la Loi de 1912, on pouvait continuer, du moins pour la législature en cours.

Ma troisième date est un peu plus tard, au début des années 2000. Il y avait alors un fort mouvement pro-CEVA au Grand Conseil. Le parlement était favorable à cette liaison ferroviaire plutôt qu'au métro léger et posait pléthore de questions à ce sujet. Les travaux avançaient cependant pour ce projet de métro, et il était urgent de répondre à toutes ces questions. J'ai proposé que l'on établisse une comparaison chiffrée entre le projet du CEVA et celui du métro léger. On m'a rétorqué que cette comparaison avait été faite vingt fois et corroborait chaque fois le fait



© CHANCELIERE D'ETAT - MANUEL FAUSTINO

Entretien avec Robert Cramer

Genèse de la renaissance du projet CEVA

que le métro léger était à la fois moins cher et répondait mieux à la demande. Mais cette comparaison a été tout de même faite et rendue sous forme de Rapport. Et là, à la surprise générale, on a découvert que tous les éléments de comparaison qui avaient été pris pour essayer de quantifier un projet par rapport à l'autre, démontraient que ces projets se valaient, à quelques petites nuances près. Cela devenait un peu ridicule de défendre un projet, alors que l'autre était voulu par tout le Grand Conseil. C'est véritablement la publication de ce Rapport qui a permis au Conseil d'Etat de reprendre la réflexion sur ce thème. Et trois mois plus tard, le Conseil d'Etat publiait un nouveau Rapport indiquant qu'il choisissait de soutenir le projet du CEVA, qu'il avait pris les mesures nécessaires pour informer le gouvernement fédéral, et engageait des négociations avec Berne pour réaliser ce projet.

C'est véritablement là le point de départ formel de la renaissance de CEVA. L'autre étape décisive pour la réalisation a été la question du financement. On tournait en rond avec l'Office fédéral des transports et

M. Moritz Leuenberger, qui était clairement beaucoup plus intéressé par tout ce qui se passait à Zurich plutôt que ce qui se passait à Genève. Mais la Confédération admettait son engagement dans la réalisation du CEVA. Des Conventions ont été faites pour savoir comment on allait répartir les frais, où seraient les gares, etc. Mais au terme de ces discussions, on arrivait toujours à la même question: on ne savait pas de quel financement fédéral l'argent allait venir. Il aurait fallu faire une loi spéciale, et la crainte du Conseil fédéral était qu'une loi spéciale pour un projet ferroviaire à Genève puisse être refusée lorsqu'elle serait présentée au Parlement. De mon côté, je faisais de grands numéros en disant: «Maintenant ça suffit. J'ai un document signé par la Confédération qui dit comment on va mettre en œuvre. Je démarre le chantier, j'avance les premiers frais, et puis si ensuite vous ne me remboursez pas, je vous ferai un procès au Tribunal Fédéral». «Quoi? Le Tribunal Fédéral! Vous exagérez!». À côté des grands numéros, il y avait des discussions plus paisibles, mais on nous a finalement expliqué que la clef de ce financement se trouvait au Département de l'Economie et des finances.

J'ai alors été demander le soutien du Conseiller National genevois John Dupraz, un ami avec qui j'avais été député au Grand Conseil à Genève et qui avait d'excellents contacts avec le Conseiller fédéral en charge de l'économie, Monsieur Hans-Rudolph Merz. Un rendez-vous a été pris, et je me suis trouvé dans une situation que je n'avais jamais vécue auparavant en tant que Conseiller d'Etat: me retrouver dans une pièce où il n'y avait que M. Merz, un de ses collaborateurs, John Dupraz et moi-même. C'est tout. Habituellement, lorsqu'on rencontre un Conseiller fédéral, on est de part et d'autre une immense table devant un rang d'une dizaine de personnes, le Conseiller fédéral, le secrétaire général du Département, le chef de l'Office concerné, des collaborateurs, des stagiaires: une foule de gens. Et on a le genre de discussion qui est possible avec une foule de gens. C'est toujours très protocolaire et on avance très peu. Là, on était quatre dans une pièce.

J'expose la situation au Conseiller fédéral. J'avais deux ou trois arguments dont l'un était bien sûr la question des transports, mais l'autre était de souligner l'importance de Genève dans l'économie. Ce que je venais demander, c'était somme toute un outil de développement qui était nécessaire pour que Genève puisse continuer à contribuer comme elle le faisait à l'économie suisse. Un autre argument a été de dire qu'à Genève, on n'avait pas l'habitude de demander de l'argent à Berne, mais que là, le problème était vraiment trop gros pour nous. Monsieur Merz m'a répondu qu'il était conscient et informé des problèmes de mobilité de notre canton, et a également dit son souhait que

la répartition de l'argent fédéral soit faite de façon équitable entre toutes les régions du pays. Il a promis son soutien au projet CEVA.

Les choses se sont réglées à partir de là. Lorsque le contre-projet à l'initiative Avanti a échoué, le Conseil fédéral, qui avait beaucoup travaillé sur le projet d'agglomération, a lancé un fonds d'infrastructure en faveur des agglomérations. Le CEVA, considéré comme un projet d'agglomération, le tram de Meyrin et le tram de Bernex (TCOB) ont été inscrits à ce fonds. Ce qui représentait au total une enveloppe d'environ 900 millions de francs.

« Il faut voir qu'à la suite de la mise en route du CEVA, il y aura un développement phénoménal des transports publics transfrontaliers. Entre 2017 et 2020 environ, on aura réalisé le tram qui va relier Annemasse à Genève, un tram qui va relier St-Julien à Genève, un tram qui va relier St-Genis à Genève, et une voie de bus rapide, qui va donc considérablement améliorer la desserte en transports publics à Annemasse. »

Le projet CEVA pouvait véritablement démarrer. Et puis le reste, c'est *business as usual!* C'est comme dans tous les projets: il y a des gens qui ne sont pas contents, il y a des recours, il y a des juges qui traînent. On a eu 1700 oppositions écrites. Comme avocat, j'avais identifié assez tôt les risques de blocages procéduraux qu'on pouvait avoir, et j'avais fait établir un planning qui faisait qu'on allait

aller vite, de sorte que tous les délais légaux soient respectés, mais sans faire de cadeaux. Mais ce planning n'a pas été respecté, et de façon calamiteuse. On a donné deux mois de plus aux opposants que ce que la loi exigeait. J'ai eu des disputes extrêmement violentes avec les juristes qui étaient en charge de ce dossier. La façon bureaucratique dont ils ont piloté cette affaire a certainement fait perdre un ou deux ans, si ce n'est pas trois ou quatre.

Mais maintenant, quand on regarde tout cela tranquillement, on doit se souvenir que lorsque nous avions dit à quelle date nous voulions que nos trains roulent, les CFF nous ont répondu: «C'est totalement irréaliste. Ce genre de projet prend 20 ans pour se réaliser, à Genève, on ne va pas le faire en six ans!» Eh bien ça aura pris moins de temps que ce genre de projet ne met généralement pour se faire. Donc l'un dans l'autre, on n'a pas été si mauvais que ça. On a bénéficié aussi de toutes les études qui avaient été faites préalablement, et gagné du temps sur tout ce qui relevait du projet. Et on en a perdu sur les procédures. Ce qui est assez courant finalement. Il n'y a aucun de ce genre de projet, sauf le TCOB, une exception absolue à la règle, qui se fait sans recours. *(suite au verso)*

Les trains commenceront à circuler le 11 décembre 2017, quelle est votre vision de Genève, cinq ans plus tard ?

Il faut voir qu'à la suite de la mise en route du CEVA, il y aura un développement phénoménal des transports publics transfrontaliers. Entre 2017 et 2020 environ, on aura réalisé le tram qui va relier Annemasse à Genève, un tram qui va relier St-Julien à Genève, un tram qui va relier St-Genis à Genève, et une voie de bus rapide, qui va donc considérablement améliorer la desserte en transports publics à Annemasse. Parce qu'en réalité, si on veut faire à Genève l'équivalent du RER bernois ou lausannois, l'endroit où ce RER va se développer, c'est très clairement en France, et c'est aussi très clairement en France que sont les enjeux. Quand on regarde la mobilité des gens, depuis Coppet, on a un taux de déplacement en transports publics qui est environ de l'ordre de 30%, et lié précisément au fait qu'il existe une voie de chemin de fer. De l'autre côté, ce taux est dérisoire. Avec le CEVA, on a des attentes d'un développement extraordinaire de l'utilisation des transports publics en France.

Le premier résultat, c'est donc qu'il y aura vraiment beaucoup moins de voitures avec des plaques frontalières, parce que plein de gens auront enfin accès aux transports publics de façon transfrontalière. C'est une évidence.

Le 2^{ème} résultat, si je me situe 5 ans plus tard, c'est non seulement ce réseau dont je parle, c'est aussi de nouvelles habitudes qui vont s'ancrent dans les déplacements et dans la vision que l'on a de l'endroit où l'on vit. C'est Annemasse, quartier de Genève, St-Julien, quartier de Genève, Archamps, espace de rencontres, de conférences, de congrès au même titre que les autres salles de congrès qui se trouvent à Genève : c'est véritablement les Genevois qui vivent l'agglomération. Aujourd'hui, cette agglomération est surtout vécue par les pendulaires. Ils habitent quelque part, ils travaillent ailleurs, ils parcourent ces espaces, ils se les approprient, ils font leurs courses en France quand ils achètent de la nourriture, quand ils ont envie d'acheter un téléviseur, ils viennent à Genève, quand ils veulent s'acheter des vêtements, ils comparent. Les Genevois ne vivent pas encore pleinement cela : le fait que mon espace, c'est l'agglo, c'est-à-dire un territoire urbain qui devient beaucoup plus grand.

Le 3^{ème} résultat, c'est le développement des quartiers autour des six gares CEVA, les cinq gares genevoises et celle d'Annemasse. Sur chacun de ces sites, il y a des projets très ambitieux non seulement en termes d'interface mais aussi de développement urbain.

Mais évidemment, répondre à votre question, c'est aussi se projeter dans le développement de Genève

sur lequel il y a pas mal de points d'interrogation, ces prochaines années. Et bizarrement, ça changera beaucoup plus si la crise est rapidement maîtrisée que si ce n'est pas le cas. En effet, au rythme où l'on est maintenant, toutes les infrastructures seront déjà largement insuffisantes dans une dizaine d'années. En exagérant un peu, je dirais qu'on fait maintenant les infrastructures dont on aurait eu besoin maintenant. On n'aura donc pas beaucoup de réserve. C'est pourquoi je pense que si on ne croît pas trop, toutes ces infrastructures seront suffisantes. Si on continue à augmenter à ce rythme, ça va serrer un peu, mais on devrait déjà réfléchir à « c'est quoi la suite ? ».

Entretien réalisé par Vincent Kaufmann et Marie-Christophe Ruata-Arn



© NEIRON

« En exagérant un peu, je dirais qu'on fait maintenant les infrastructures dont on aurait eu besoin maintenant. On n'aura donc pas beaucoup de réserve. C'est pourquoi je pense que si on ne croît pas trop, toutes ces infrastructures seront suffisantes. Si on continue à augmenter à ce rythme, ça va serrer un peu, mais on devrait déjà réfléchir à « c'est quoi la suite ? ».

Le trajet du CEVA dessert cinq nouvelles gares construites sur quatre communes : Lancy, Ville de Genève, Chêne-Bourg et Annemasse. Ce réseau s'accompagne d'une succession de projets qui lieront le bâti existant avec les anciennes zones ferroviaires devenues friches. Sur ces espaces libérés par l'infrastructure qui se développe principalement en sous-sol, plus que de densification, on peut véritablement parler de requalification urbaine – « revalorisation » étant le terme officiel.

Aujourd'hui, la plupart de ces projets sont passés dans une première phase de réalisation. Demain, ils s'articuleront avec d'autres projets, qui sont eux encore au stade de l'esquisse ou de la discussion, mais qui tous s'imaginent avec CEVA.

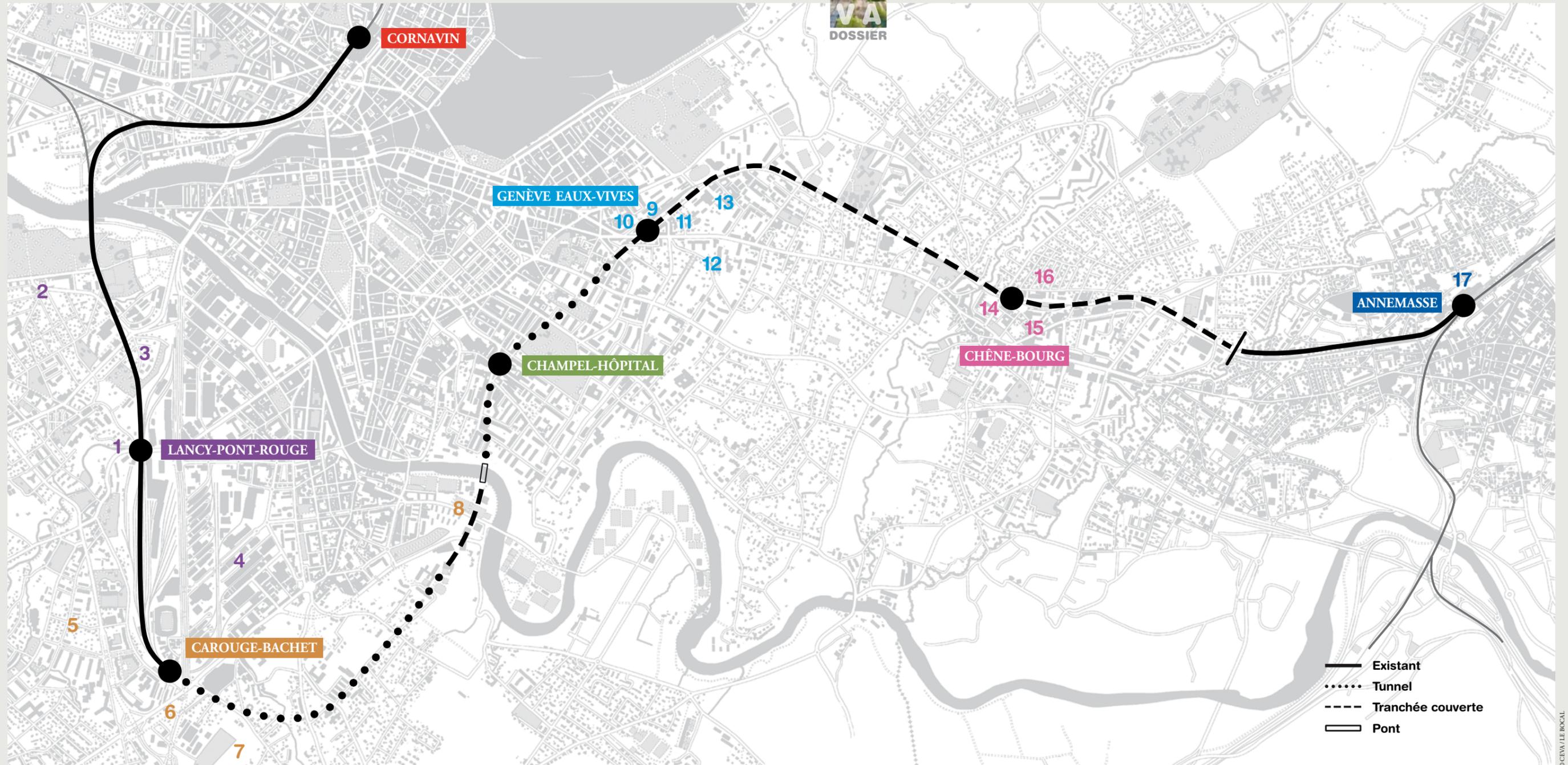
Six ans avant la mise en service du réseau, nous avons envie de dresser un état des lieux des projets de valorisation et des projets à venir. Mais aussi de faire la somme des différences qui existent d'une gare à l'autre. C'était enfin l'occasion de demander à quatre conseillers administratifs et hauts responsables des administrations qui accueilleront une gare sur leur territoire, ce qu'ils pensent de CEVA et comment ils rêvent le futur de leur commune à l'issue ce que certains nomment le « chantier du siècle ».

Parcours, gares et projets

Le territoire irrigué par CEVA



GARE DE CHÊNE-BOURG | PROJET PALIMPSESTE © BUREAU EMA



Parcours, gares et projets

Le CEVA génère des projets structurants sur les anciennes zones ferroviaires et stimule d'autres développements dans les communes qu'il traverse. Tour d'horizon des espaces libérés et des projets futurs.

LANCY-PONT-ROUGE

- 1 SOVALP
Habitat: 57'000 m² (550 logements)
Activités: 243'000 m² (4'600 emplois)
Équipements: 5'000 m² (1 groupe scolaire)
Parking: 1'449 places
- 2 LES MARBRIERS ¹
Habitat: 48'031 m² (460 logements)
Activités et équipements: 38'498 m²
- 3 SURVILLE ¹
Habitat: 40'000 m² (360 logements)
- 4 PSD 16 – PAV ²
«Renouvellement urbain»
Habitat: 11'000 logements
Activités: 24'500 emplois (dont 11'000 créés)

CAROUGE-BACHET

- 5 LES SEMAILLES ¹
Habitat: 66'000 m² (600 logements)
Activités et équipements: 3'200 m²
- 6 TRÈFLE BLANC
Patinoire: 10'000 places
Parking: 900 places
- 7 LA CHAPPELLE-LES SCIERES ¹
Habitat: 177'000 m² (1'500 logements)
Activités et équipements: 37'000 m²
- 8 VAL D'ARVE
Revalorisation du secteur

GENÈVE EAUX-VIVES

- 9 SOVAGEV
Habitat: 34'000 m² (300 logements)
Activités: 16'000 m²
Équipements: 13'000 m²
- 10 NOUVELLE COMÉDIE
Théâtre: 500 et 300 places
- 11 GODEFROY+ ALLIÈRES ³
Développement des quartiers
Image directrice sur Godefroy
- 12 PETITE-BOISSIÈRE ³
Projet de planification
- 13 ROSEMONT ³
Projet de requalification

CHÊNE-BOURG

- 14 SOVACB
Habitat: 30'000 m² (220 logements)
Activités: 16'000 m² (280 emplois)
Parking: 700 places
- 15 CENTRE ⁴
Projet de requalification
Habitat: 953 logements
Activités: 1'383 emplois
- 16 PSD 03 – CHÊNE-BOUGERIES / CHÊNE-BOURG ²
«Renouvellement urbain»
Habitat: 2'900 logements
Activités: 2'000 emplois

ANNEMASSE

- 17 ETOILE ANNEMASSE
Habitat, activités et équipements: 40'000 m²
(5'000 habitants et 2'000 emplois)

Sources

- 1 Plan Directeur Communal de Lancy 2008
- 2 Plan Directeur Cantonal 2030
- 3 Plan Directeur Communal Ville de Genève 2020
- 4 Plan Directeur Communal de Chêne-Bourg 2010

Commune de Lancy



Les terrains autour de la gare appartiennent aux CFF, qui ont mis en place la société SOVALP pour s'occuper de ce projet. La planification (études menant au déclassement et aux PLQ) autour de la Gare Lancy-Pont-Rouge s'est faite en partenariat avec le Canton de Genève.

Le cahier des charges du projet de revalorisation des terrains autour de la gare était de 1/3 de logements et 2/3 d'activités. Un programme de concours a été mis en place dès 2003, à la suite d'études sectorielles faites en partenariat avec les acteurs principaux : les CFF, le Canton, et la Commune de Lancy. Ce concours a été fait en deux étapes : un concours anonyme, 5 projets retenus, et qui ont donné lieu à un mandat d'étude parallèle. Il y avait trois échelles dans ce projet : le site autour de la gare ; une couture à trouver entre Lancy et Carouge, car cette frange entre ces deux communes est traversée de toute part par un réseau dense qui crée une véritable barrière urbaine ; et, bien sûr, la dimension du projet Praille Acacias Vernets (PAV), pour lequel Lancy-Pont-Rouge représente une porte d'entrée importante.



Projet Gotham (Bureau Pont 12 Lausanne)

Le lauréat de la deuxième phase, jugée en janvier 2012, est le bureau Pont 12 à Lausanne. Son projet, intitulé « Gotham », propose deux secteurs : un secteur d'activités entre le Parking de l'Etoile et Rte des Jeunes/ Rte du Grand-Lancy, et un secteur de logement, de l'autre côté des voies CFF, sur le site actuel du carrossier et des voies ferrées. Les CFF vont vendre ce terrain au Canton qui va mandater des Fondations, Coopératives, etc, pour réaliser du logement. Le taux d'activité est plus important que celui du logement à

Lancy-Pont-Rouge car CFF Immobilier a jugé que l'environnement était peu favorable à l'habitat, à cause au trafic routier et ferroviaire important, de l'environnement industriel et des infrastructures routières environnantes (Parking de l'Etoile, Ports-Francis, gare marchandises, autoroute des Jeunes). Avec l'activité de la Gare Lancy-Pont-Rouge et les développements, on s'attend à 50'000 passages de piétons sur le site à l'horizon 2030.

Le site accueillera aussi quelques aménagements commerciaux : des commerces dans les bâtiments voisins de la gare. Un supermarché, des commerces de proximité. Sous la gare, deux locaux, tels un kiosque et une boulangerie.

Le lien avec le réseau de transports publics s'effectue de trois côtés : le tram existant sur la route du Grand-Lancy, le réseau des bus sur la route des Jeunes, et une nouvelle halte des TPG au pied des immeubles d'habitation. Les espaces publics et un réseau de mobilité douce structurent le projet et ancrent cette nouvelle portion de territoire en amont du coteau de Lancy, et, en aval, jusqu'à la Commune de Carouge.

Le premier bâtiment sera prêt en avril 2017, une date coordonnée avec la mise en service de CEVA. Puis, chaque lot successif sera mis en service avec un délai de deux à trois ans d'un lot à l'autre

Les logements, eux, seront sur le marché dès la mi-2015, simultanément avec la mise en service de la gare. La deuxième partie sera prête en 2018-2019.

François Baertschi, Conseiller administratif de la Ville de Lancy, relève que Lancy a toujours été favorable au projet CEVA. Les projets prévus aux alentours vont être très importants pour la commune, avec les 4'600 places de travail et des logements pour 1'000 habitants qui seront créés. Plus généralement, dit-il : « Lancy est une commune suburbaine qui doit et qui va se densifier ». La Gare de Lancy-Pont-Rouge et son quartier préfigurent cette évolution. « On aura un Lancy plus animé. Et ce qui est important, c'est qu'il faudra que les habitants puissent continuer à dire : « A Lancy, on est bien ! ». François Baertschi insiste sur les relations sociales : « C'est dans la qualité des relations qu'une ville est positive ou pas. Il faut donc densifier la ville, en la gardant sympathique et vivable. » L'espace public et les équipements sont donc au centre des préoccupations à Lancy, et la centralité nouvelle de la gare va articuler tous les réseaux de mobilité douce qui sont d'ores et déjà projetés par la Commune à travers son territoire. Aujourd'hui, le projet du PAV nourrit d'autres interrogations. La mobilité douce en est une. Lancy, associée à la Ville de Genève ainsi qu'à Carouge, a créé une communauté de Communes et élaboré une carte de propositions pour les équipements et les espaces publics qui a été soumise au Canton. ❖

Commune de Lancy



La Gare de Carouge-Bachet est considérée comme une halte, selon la définition des CFF, qui se basent sur la longueur des quais pour différencier halte et gare. Les trains directs ne s'y arrêteront pas.

Carouge-Bachet est située sur la Commune de Lancy, mais elle est proche de Carouge et cette commune n'accueille pas de gare CEVA sur son territoire. Lancy a donc accepté de la baptiser avec le nom de la commune sarde.

Le Bachet représente une véritable porte d'entrée de l'agglomération genevoise, avec tout ce que cela implique en termes d'entrelacs d'infrastructures routières et de pôle d'échanges de transports publics. La gare participe de ce statut. Un concours pour les espaces publics est en cours, afin de revaloriser ce lieu.

Le CEVA aura-t-il un impact sur les habitants de Carouge ? Pour Stéphanie Lammar, Maire de la Commune, l'enjeu majeur de Carouge dans les futurs grands projets, c'est surtout le PAV, et les milliers de logements qui sont prévus sur son territoire. Le CEVA aura alors toute son importance. Mais pour l'heure, selon la magistrate, le positionnement actuel de la gare ne changera sans doute rien pour les Carougeois qui se rendent en ville pour travailler, à part peut-être pour ceux qui se rendent aux Eaux-Vives. CEVA permettra en revanche de désengorger le centre de toutes les voitures qui arrivent chaque jour de la périphérie.

Souterrain sur une grande partie du territoire carougeois, le projet CEVA émergera de terre pour traverser l'Arve et s'enfoncer dans la colline de Champel, à quelques dizaines de mètres de la piscine de Carouge, au lieu-dit le Val d'Arve. « Dans la seule zone de détente de la commune ! » relève Mme Lammar.

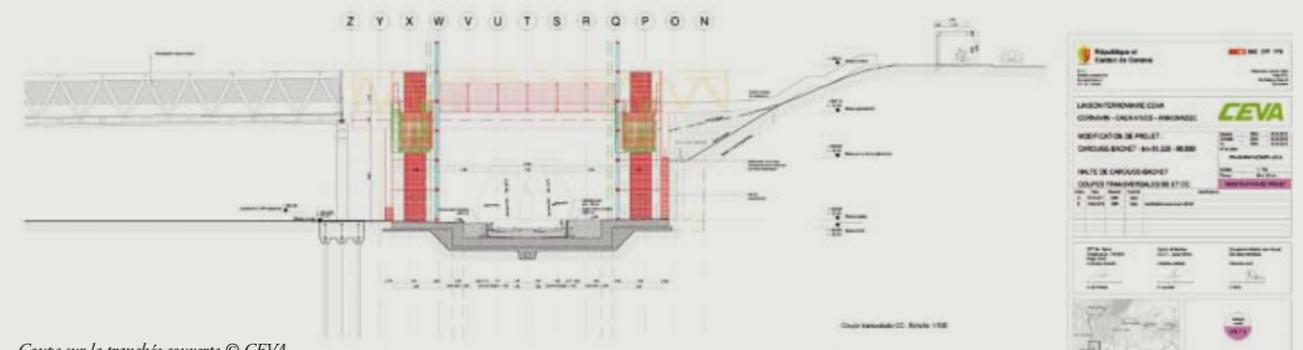
La Commune souhaite limiter les nuisances dues au passage des trains pendant et après le chantier, et préserver la qualité de la vie de ses habitants.

Elle a obtenu de l'Etat une compensation sous forme de cession de la parcelle du Service des automobiles et de la navigation pour la développer en zone verte et, en toute logique, l'articuler avec la zone sportive communale toute proche.

Un autre problème résidait dans le « centre travaux voirie » situé sur le tracé du chantier, un bâtiment récent, que la Commune ne voulait pas démolir. Là encore, l'Etat et la Commune sont arrivés à un accord. À cet endroit-là, le tracé passera en tranchée couverte. De ce fait, seule une halle de dépôt sera démolie, et elle sera reconstruite ultérieurement.

Ces différents problèmes résolus vont permettre de récupérer la zone péjorée par le passage du train, mais aussi de revaloriser le secteur qui est par ailleurs appelé à se densifier. Une étude est lancée sur la zone pour les futurs aménagements. Le but : commencer des travaux sitôt le CEVA réalisé. ❖

Le Bachet représente une véritable porte d'entrée de l'agglomération genevoise, avec tout ce que cela implique en termes d'entrelacs d'infrastructures routières et de pôle d'échanges de transports publics. La gare participe de ce statut. Un concours pour les espaces publics est en cours, afin de revaloriser ce lieu.



Coupe sur la tranchée couverte © CEVA

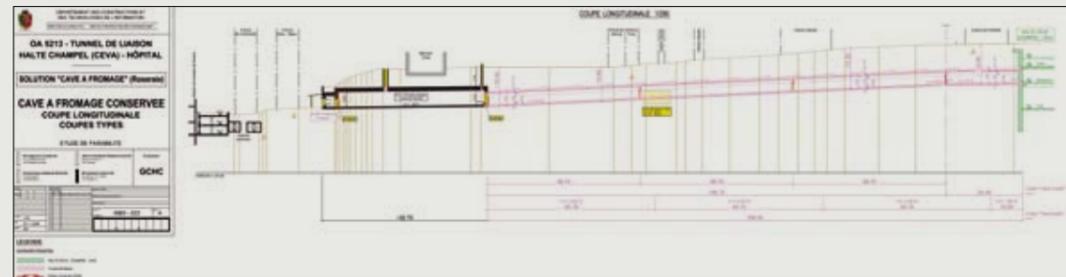
Ville de Genève



Cette « halte » au sens des CFF, débouche sur le plateau de Champel, dans un quartier urbain ancien. Aucun projet spécifique n'est prévu par la Commune à cette station. Un projet d'accès direct à l'Hôpital Cantonal (HUG) est en cours. C'est un tunnel de 180 m de long, équipé d'escalators horizontaux, comme dans les grandes stations de métro à Paris. Il s'agira toutefois pour la Ville de Genève de réaliser un nouveau projet de requalification de l'espace public aux alentours de la halte, afin d'en restituer l'usage aux habitants du quartier. ❖

Il s'agira pour la Ville de Genève de réaliser un nouveau projet de requalification de l'espace public aux alentours de la halte, afin d'en restituer l'usage aux habitants du quartier.

Tunnel de liaison Champel-Hôpital



© ÉTUDE DU GROUPEMENT GCHC, PILOTE SD INGÉNIERIE GENEVE SA

Val d'Arve Passage du CEVA sur l'Arve



© CEVA

Ville de Genève

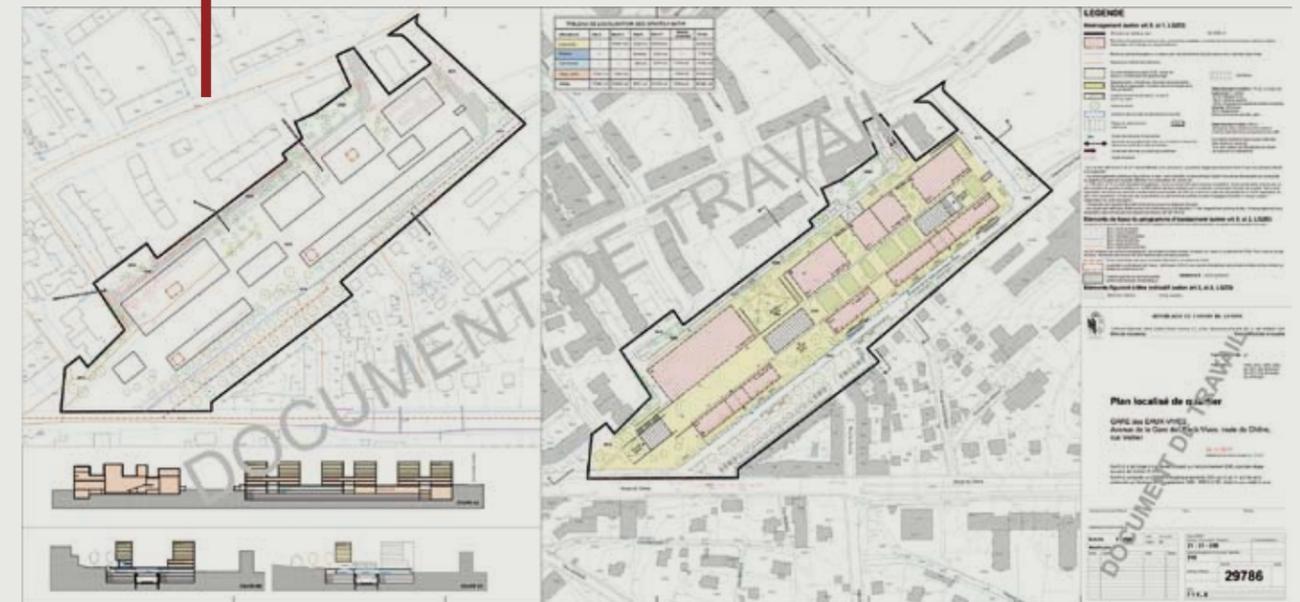


La Gare des Eaux-Vives est la seule des gares de CEVA à disposer d'un quai central. Tout comme à Lancy-Pont-Rouge, en plus des quatre trains régionaux horaires, deux Regio-Express (RE) directs entre Annemasse et Lausanne s'y arrêteront.

La profondeur de l'ouvrage – soit 16 m entre le niveau du sol fini et la partie supérieure des trains – a permis la création d'une galerie de commerce d'environ 12'000 m². Il s'agira d'une galerie marchande comparable à Genève – Cornavin ou à Genève-Aéroport. Au moment de l'inauguration, les heures d'ouverture seront probablement élargies pour certaines activités comme dans d'autres gares. Mais si la Ville et le Canton demandaient le statut d'un Centre Régional de Transport (CRT) à l'Office Fédéral des Transports, la galerie de la gare pourrait être ouverte les dimanches et jours fériés, à l'instar de l'aéroport.

C'est de la Gare des Eaux-Vives que démarre la voie verte pour piétons et cyclistes, qui s'étendra jusqu'à Thônex, sur la tranchée couverte de la ligne de chemin de fer.

Plan localisé de quartier © Ville de Genève



La gare sera équipée de guichets, la place de la gare intégrera un interface avec les transports publics et une station de taxi. C'est aussi de ce lieu que démarre la voie verte pour piétons et cyclistes, qui s'étendra jusqu'à Thônex, sur la tranchée couverte de la ligne de chemin de fer.

En surface, un immense projet de quartier urbain, dont une majeure partie dévolue au logement, mais également à des surfaces commerciales et des équipements culturels, va s'étendre sur une parcelle de 52'000 m².

Ce projet se trouve à la croisée entre deux chantiers d'importance: le tunnel qui traverse la colline de Champel depuis Carouge, et le départ de la voie verte. Nous l'avons dit, la Ville de Genève souligne la difficulté mais aussi le grand intérêt de la mise en œuvre du projet global. Mais Isabelle Charollais, co-directrice du Département des constructions et de l'aménagement, relève également que ce projet complexe à réaliser, car impliquant une coordination très poussée pour la réalisation entre les différents acteurs, constitue une des rares occasions de travailler à cette échelle sur le territoire communal. Pour elle, ce nouveau quartier de la Gare des Eaux-Vives « va permettre une modification fondamentale de la centralité et des pratiques sociales dans ce morceau de ville ».

Dans le périmètre de la gare, d'autres quartiers sont en gestation. Des acquisitions foncières sont engagées par la Ville de Genève dans ce sens, notamment dans le secteur Godefroy et Allières, qui constitue un enjeu stratégique de planification urbaine important pour la Ville de Genève. Une nouvelle centralité urbaine est clairement née à la Gare des Eaux-Vives. ❖

Commune de Chêne-Bourg



La Gare de Chêne-Bourg est également « une halte ». Les trains directs ne s'y arrêteront donc pas.

M. Pierre-Antoine Debarge, Maire de Chêne-Bourg le confirme : « La Commune a toujours été partante pour le CEVA, même en sachant qu'il y aurait une certaine densification induite. » La Commune a même pris une posture proactive, en demandant au Canton une prise en compte particulière des résultats du concours d'aménagement des espaces publics intitulé « Palimpseste. »

Le projet de valorisation des espaces autour de la gare s'est déroulé en plusieurs étapes. Les propriétaires des terrains, l'Etat et les CFF, ont mandaté une régie de la place pour évaluer et explorer les potentiels du lieu. Dans le cadre d'un mandat d'études parallèles (MEP), trois mandataires se sont penchés sur le dossier. Le résultat de cette phase d'étude a été synthétisé en 2007 dans un « Masterplan » élaboré par le bureau Mayor & Beusch. Ce Masterplan une fois accepté par Chêne-Bourg, une procédure pour l'élaboration d'un PLQ a été engagée. Parallèlement, l'Etat lançait un concours pour les espaces publics. Le projet « Palimpseste » du bureau EMA architectes qui a gagné à l'unanimité en février 2012, a été accueilli très favorablement par la Commune. Elle souhaite désormais que l'Etat intègre les propositions des lauréat dans le PLQ.

Ce projet a en effet pris des « libertés » avec le PLQ d'origine. Par exemple en modifiant le bâtiment le long du chemin de la Mousse, dans lequel il aménage une césure, ce qui permet une meilleure perméabilité entre le nord et le sud du périmètre. La place de la Gare, en lien avec l'avenue Grison, lie de façon plus décisive le quartier de la gare jusqu'aux trams, à travers le Vieux-Bourg, tout en chaînant les espaces publics existants. En outre, le lauréat a proposé deux autres bâtiments hauts, ainsi qu'une proposition de densification au nord, entre les voies ferrées actuelles et le chemin de la Mousse.

M. Debarge se félicite de l'opportunité : « Avec CEVA, la Commune peut recomposer l'espace public, recréer un nouveau lieu. La place de la Gare deviendra

vraisemblablement le nouveau centre de la commune. Il faudra joindre cette nouvelle centralité avec le Vieux-Bourg. Le but est de créer un véritable espace de séjour, même si beaucoup de gens se contenteront de transiter par ce lieu ».

Des projets de densification sont en cours dans la proximité de la gare. Certains sont inscrits au Plan Directeur Communal. Ils concourent à cette requalification du Centre voulue par les autorités, et appuyée par les opportunités proposées par l'arrivée du CEVA.

En revanche, les projets de densification qui émanent du Plan Directeur Cantonal 2030 laissent la Commune perplexe. M. Debarge souligne que Chêne-Bourg a appris par hasard l'existence d'études sur le lieu dit « Le Peigne », sur le sud du plateau de Bel-Air, en entendant dire que des opérations de vente étaient en cours sur le périmètre. Une certaine pression se fait également sentir au niveau du secteur sud de la gare (entre



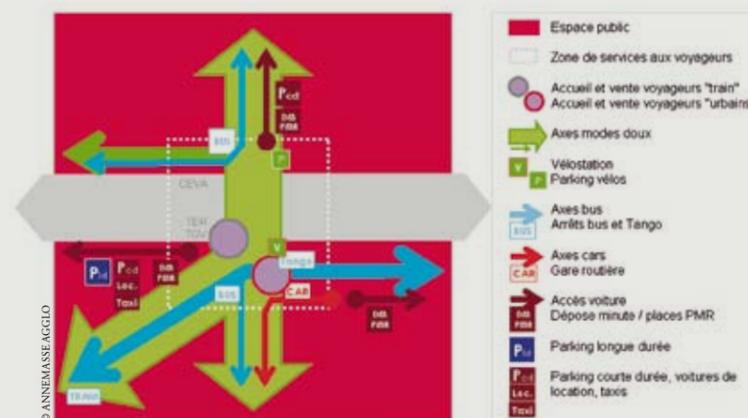
les voies et la rue de Genève), secteur déjà fortement urbanisé. « Il y a déjà des objectifs chiffrés en terme de logements et d'activités, sans que des études n'aient été lancées préalablement », regrette M. Debarge, qui ne ferme pas pour autant la porte : « La Commune est d'accord d'étudier certaines possibilités de densification ou de réfléchir à d'autres options de développement. L'importance des enjeux liés au CEVA et l'opportunité qui s'ouvre pour développer avec soin ce secteur est certain. Elle souhaite participer à la réflexion, mais sans établir d'objectifs chiffrés préalables ». « Procédons par étapes, propose encore M. Debarge. Tirons les enseignements liés au développement du secteur de la gare avant de mettre en chantier d'autres secteurs. » Et de rappeler que « Chêne-Bourg est déjà la 3^{ème} commune du Canton en terme de densité de population. Le maintien d'une bonne qualité de vie des habitants actuels et futurs doit être mis au centre des préoccupations et orienter tous les futurs projets de densification. »

Commune d'Annemasse



En France, le rôle de CEVA colonne vertébrale des déplacements de la région transfrontalière, prend tout son sens. En effet, l'arrivée de CEVA permet une augmentation décisive de l'offre en transports dans la région, en reliant cinq axes à Annemasse : Genève (avec une offre digne d'un RER : un train toutes les 10 minutes, Annemasse – Cornavin en 19 minutes) ; Thonon-les-Bains ; St-Julien – Bellegarde – Paris ; et enfin, via La Roche-sur-Foron, Annecy et Chamonix. Ces cinq directions forment les cinq branches de ce que l'on appelle désormais l'Etoile d'Annemasse. Un projet qui fait intimement partie du projet d'agglomération transfrontalière, et est soutenu comme tel politiquement et financièrement par l'Etat français et la Région Rhône-Alpes.

Concrètement, « Etoile Annemasse », c'est d'abord un projet de restructuration complète de la gare et de la zone ferroviaire alentour en un lieu d'échanges multi-modal. La gare permettra aux voyageurs et aux habitants d'avoir simultanément accès aux trains, aux bus, aux cars, au Tango, un tram sur pneu, à une vélo-station, et à des taxis. Aucun parking P+R ne sera construit aux alentours, le concept étant de capter des usagers en amont, sur des parkings relais connectés au réseau des transports en commun (avec notamment la prolongation du tram de Moillesulaz au cœur d'Annemasse).



Un important pôle urbain et économique va par ailleurs être développé sur les Communes d'Annemasse, d'Ambilly et de Ville-la-Grand. 40 hectares sont concernés par ce projet de requalification des espaces urbains, qui se déclinera en plusieurs phases. « Il est clair que CEVA est un moteur de ce projet. C'est une locomotive qui nous pousse à avancer sur l'ensemble du projet de développement de l'agglomération », déclare Mme Camille Couvreur, de la Cellule Grands projets d'Annemasse Agglo, tout à la fois promoteurs et projecteurs de l'opération.

Conçu comme un écoquartier, « Etoile Annemasse » devrait se développer sur 15 ou 20 ans. L'objectif étant d'avoir une image directrice aboutie et des premiers permis de construire d'ici 2014, pour que, en 2017, les premiers projets urbains soient réalisés.

Un projet qui fait intimement partie du projet d'agglomération transfrontalière, et est soutenu comme tel politiquement et financièrement par l'Etat français et la Région Rhône-Alpes.

Riche d'un potentiel d'accueil de 5000 habitants et 2000 emplois, le pôle ne va pas abriter que des locaux commerciaux et des bureaux. Mme Couvreur le souligne : « Annemasse peut et veut jouer son rôle de grand quartier de Genève dans l'agglomération ». Ainsi, le projet « Etoile Annemasse » accueillera également des équipements culturels et publics et tous les services liés à la présence d'une gare (hôtellerie, restauration, lieux de rencontres, de séminaires, locations de véhicules, information touristique, loisirs urbains...), de même qu'une médiathèque et un pôle d'enseignement supérieur de type campus. Enfin, « Etoile Annemasse » développera la Cité de la Solidarité Internationale qui, en partenariat avec la Genève internationale, permet déjà à des ONG de se localiser sur sol français, et donc européen.

Avec ce pôle créé sur la rive gauche du lac Léman, Annemasse Agglo souhaite constituer, à l'instar du Rectangle d'or (l'aéroport de Genève-Cointrin), du CERN et de Saint-Julien-Archamps-Bardonnex, l'un des quatre grands pôles multifonctionnels envisagés par la charte du CRFG, afin de promouvoir un développement urbain plus harmonieux et plus cohérent au sein de l'espace transfrontalier franco-valdo-genois.



Pour conclure ce dossier, Interface a souhaité donner la parole à l'Association genevoise des ingénieurs - AGI.

Le point de vue de la profession

CEVA et ingénierie

Notre association patronale des bureaux d'ingénieurs est très satisfaite du contexte favorable actuel. Le CEVA est désormais dans une phase concrète de réalisation pour les ingénieurs et visible pour nos concitoyens. Il est donc temps d'évoquer le futur RER du Grand Genève et de communiquer au sujet de nos professions aujourd'hui et pour l'avenir.

Pour ceux qui n'ont pas vécu la fin du XIX^{ème} siècle avec l'arrivée du train à Genève en 1858 et le début du XX^{ème} siècle avec la convention de 1912 entre les CFF, la Confédération et le Canton de Genève, c'est le début des années nonante qui est dans nos mémoires d'ingénieurs, lorsque les études prospectives pour le CEVA prenaient forme face au défi à relever de la mobilité et de la structuration de notre environnement construit.

La première chance fut de découvrir le travail fait par nos aïeux en planifiant un espace de passage au travers de la ville et en le maintenant acquis pendant près d'un siècle. Il est vrai qu'à cette époque, il était bien compris dans un esprit de progrès constant dû à l'électricité que les infrastructures soient planifiées avec des échéances de 20 à 30 ans pour permettre le développement prometteur de toute l'industrie genevoise; ce qui avait été fait avec succès pour la réalisation des tunnels ferroviaires alpins. Il s'agissait donc d'anticiper non seulement les besoins, mais de proposer une offre utile à son essor.

La seconde chance était la confirmation de la validité de la Convention de 1912 prévoyant que le Canton de Genève serait soutenu financièrement par la Confédération et les CFF pour la réalisation de cette liaison

internationale avec la France; cette liaison étant aussi nécessaire pour lier la rive gauche de Genève et sa ville historique au réseau suisse.

Depuis donc près de 20 ans, les ingénieurs ont participé à la mise en œuvre du CEVA. Maintenant le projet est bien réel et concrétisé avec le début des travaux préparatoires de déviation des services. Pour tous les ingénieurs mandataires, dont la plupart sont des bureaux membres de l'AGI, le CEVA est une excellente occasion de démontrer un savoir-faire existant et une motivation sans faille dans l'esprit des grands ingénieurs de Genève (Favre, Colladon, Maillart et tant d'autres).

En effet, la relève en ingénieurs pouvant transmettre nos valeurs acquises depuis de nombreuses décennies (la Société Suisse des Ingénieurs et Architectes (SIA) vient de fêter ses 175 ans) n'est pas assurée, d'une part faute d'un attrait compétitif par rapport à d'autres professions; et d'autre part, par le manque de reconnaissance de notre profession par nos concitoyens et par les décideurs comme une valeur essentielle dans l'acte de construire qui sert la société dans son ensemble.

Dans un monde en constant changement et où le «tout, tout de suite» s'érige en priorité à l'ère des réseaux sociaux instantanés, il s'agit là d'un véritable défi pour le futur de notre profession.

Ainsi notre participation active dans la réalisation des ouvrages du CEVA sur une distance de 14 km est donc une vitrine importante pour notre métier. Ceci avec les critères adéquats de qualité et dans le respect de l'environnement, mais surtout afin de permettre un

Pour tous les ingénieurs mandataires, dont la plupart sont des bureaux membres de l'AGI, le CEVA est une excellente occasion de démontrer un savoir-faire existant et une motivation sans faille dans l'esprit des grands ingénieurs de Genève (Favre, Colladon, Maillart et tant d'autres). Il devient indispensable, avant de prendre une décision concernant les prestations d'ingénieurs, d'analyser si les moyens à mettre en œuvre auront pour effet d'apporter une plus-value à notre société et donc de limiter au maximum les dépenses qui ne sont pas une valeur ajoutée à notre patrimoine.



réel développement durable au XXI^{ème} siècle prenant en compte non seulement le coût de la construction, mais aussi les coûts d'entretien et de maintenance durant toute la durée d'exploitation des ouvrages.

Pour ces deux raisons, assurer la relève en ingénieurs et offrir des prestations de qualité sur le plan technico-économique, l'AGI se veut porteuse d'un message important et décisif pour nous permettre d'aller de l'avant et parvenir à un avenir pérenne.

Au-delà de la qualité de notre formation qui est avérée et de nos efforts de promotion du métier, il est essentiel de valoriser notre profession pour attirer les talents d'aujourd'hui et de demain. Pour cela, il faut souligner que la relève est clairement liée aux niveaux des salaires que nous pouvons offrir à nos ingénieurs, et que la qualité de nos prestations est liée au temps rémunéré pour optimiser les projets sur le plan technique et financier.

Ainsi, il devient indispensable, avant de prendre une décision concernant les prestations d'ingénieurs, d'analyser si les moyens à mettre en œuvre auront pour effet d'apporter une plus-value à notre société et donc de limiter au maximum les dépenses qui ne sont pas une valeur ajoutée à notre patrimoine. Autrement dit, il y a lieu de viser non pas l'économie seule des prestations offertes, mais l'efficacité de ces prestations par rapport à la finalité voulue selon les critères donnés d'économie à long terme.

Finalement, avec ce message se voulant positif pour notre avenir, je tiens à souhaiter ici plein succès au CEVA durant sa construction et toute son exploitation pour améliorer la qualité de vie de notre région. ❖

Thierry Buchs
Président de l'AGI

«Castor & Pollux»,
projet lauréat du premier
concours d'architecture
réalisé sur le secteur PAV
à la Marbrerie.

Architectes:
Damien Chevalley,
Patrick Longchamp,
Gilbert Rüschbach
(CLR architectes, Genève)



Concours

La Marbrerie



«Castor & Pollux»,
terrasse et espace social
au sommet des tours.

© CLR ARCHITECTES SA

Les résultats du premier concours d'architecture réalisé sur le secteur Praille Acacias Vernets (PAV) viennent d'être dévoilés au public. Le projet lauréat, réalisé par le bureau CLR Architectes (Chevalley-Longchamp-Rüssbach), permet de tirer de nombreux enseignements, tant pour l'élaboration d'un plan directeur du quartier PAV que pour la construction de logements d'utilité publique (LUP) et pour le développement d'une mixité des activités.

Pour cette parcelle, qui sera rendue disponible en deux temps, la disposition optimale du programme se décline en deux bâtiments implantés en baïonnette. Le concours a démontré qu'une haute densité pouvait être atteinte sans que la hauteur des constructions n'excède le plafond au-delà duquel un second noyau de circulation vertical est nécessaire. Il a aussi confirmé la pertinence des hypothèses urbanistiques proposées par l'étude Diener & Diener pour gérer la cohabitation entre logements et activités, à savoir la mise en place d'espaces extérieurs de transition, délimités par des enceintes.

Le projet lauréat a interprété cette dernière condition en l'enrichissant considérablement, puisqu'en plus d'un jardin public entouré d'un mur d'environ 1 m 80 de hauteur, il proposait une succession de terrasses suspendues, servant chacune l'un des deux bâtiments, en insérant une crèche dans le niveau intermédiaire.

Le choix structurel (noyau central et poteaux périphériques) permet une déclinaison typologique très souple, la plupart des appartements bénéficiant d'une double orientation, de terrasses inscrites en retrait de la façade et de dégagements visuels attractifs.

Lors de l'analyse des projets, des représentants de la plupart des services qui seront

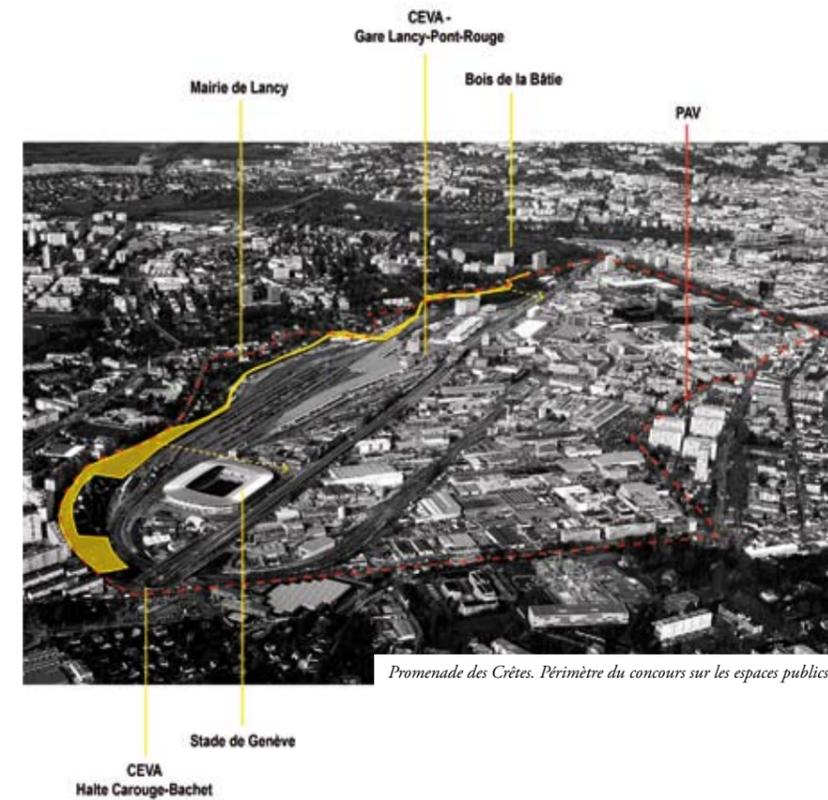
appelés à statuer sur la demande d'autorisation de construire (Office du logement, Service du feu, Direction des autorisations de construire) ont partagé leurs expertises et leurs remarques avec les membres du jury, ce qui devrait faciliter une optimisation rapide du projet lauréat en vue de sa réalisation.

La qualité des échanges entre les différents membres du jury – professionnels, représentants des autorités communales et membres des administrations – devrait favoriser ultérieurement le portage politique indispensable à la concrétisation de ce projet. Enfin, l'ensemble des 48 projets représente un corpus de recherche et un éventail de variantes d'une très grande richesse, dont l'analyse sera extrêmement utile pour la suite des opérations de mutation du quartier Praille Acacias Vernets. Le travail de l'ensemble des équipes concurrentes, mis bout à bout, représente en effet près d'une quinzaine d'années d'études, offertes à la collectivité par le processus du concours. ❖

Francesco Della Casa,
Président du jury

Promenade des Crêtes

Le premier concours d'espaces publics est lancé



Promenade des Crêtes. Périmètre du concours sur les espaces publics.

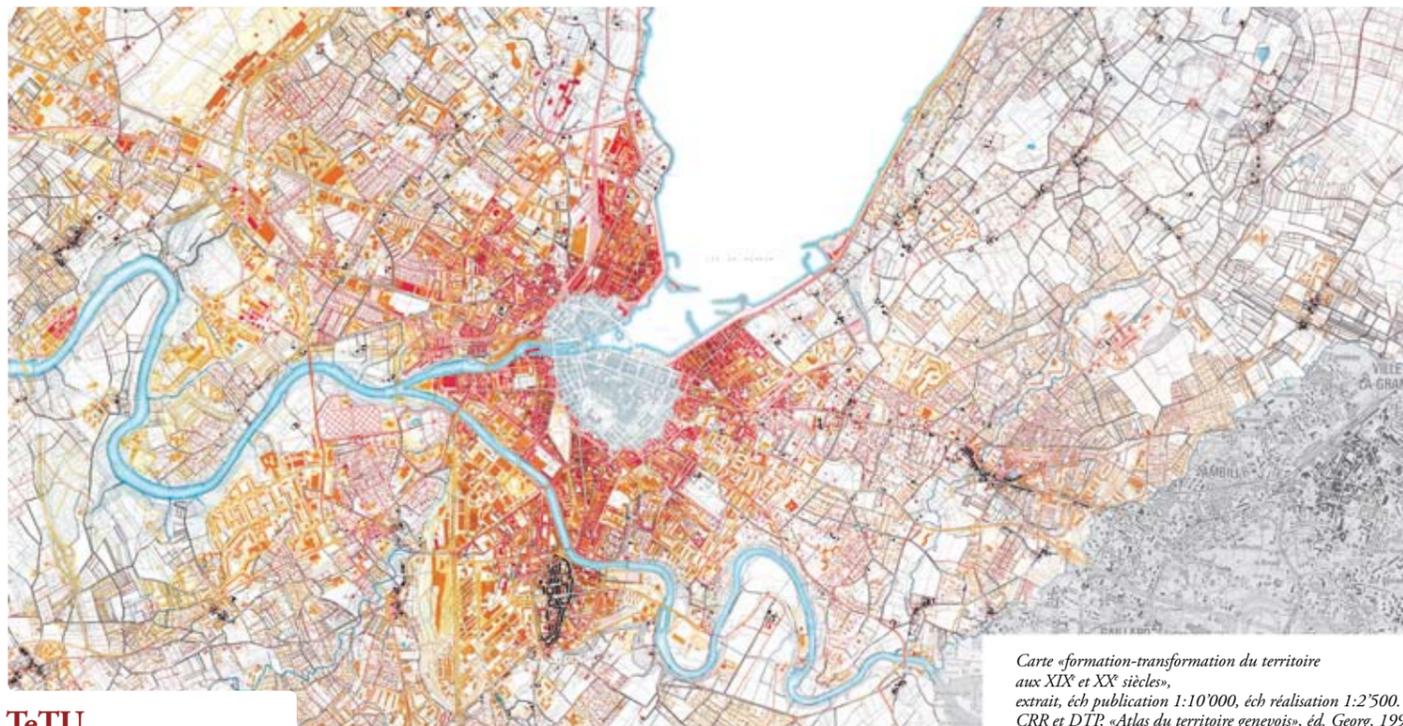
© CLR ARCHITECTES SA

Surplombant le périmètre PAV, la Promenade des Crêtes est située sur les Communes de Lancy, Genève et Carouge. Elle relie plusieurs entités naturelles majeures ainsi que deux stations de la future liaison ferroviaire CEVA (Lancy-Pont-Rouge et Carouge-Bachet).

Ce concours doit permettre d'affirmer l'identité du secteur en offrant des espaces de grande qualité aux futurs habitants et usagers tout en prenant en compte les grands projets stratégiques urbains en développement.

Lieux de passage, de rencontre et de détente, les futurs espaces publics de la Promenade des Crêtes seront de véritables espaces de vie et de liaison, attractifs et identitaires. C'est pourquoi le jury chargé d'évaluer les propositions bénéficie de compétences pointues dans les domaines de l'architecture du paysage, de l'urbanisme, de la sociologie, de la mobilité, de l'architecture, de l'ingénierie et de la construction.

Le palmarès de ce concours, dont les projets feront l'objet d'une exposition publique, sera divulgué en septembre 2012. ❖



En noir
Parcellaire, réseau
et bâti du cadastre
napoléonien, 1806-1818

En rouge
Développement entre
cadastre napoléonien et env.
l'entre-deux-guerres

En orange
Développement depuis env.
l'après-guerre jusqu'à 1990

Carte «formation-transformation du territoire
aux XIX^e et XX^e siècles»,
extrait, éch. publication 1:10'000, éch. réalisation 1:2'500.
CRR et DTP, «Atlas du territoire genevois», éd. Georg, 1993.

TeTU

Les curiosités du territoire

À Genève, dans la haute école du paysage, d'ingénierie et d'architecture (hepia), se niche un cabinet qui observe, dans le temps et dans l'espace, les formes et les mouvements qui animent les tissus territoriaux et urbains. Ce cabinet, situé sur le lieu-dit à la Prairie, partage le plaisir de découvrir, couche par couche, carte par carte, les configurations successives de l'épaisseur historique du territoire, afin d'interpréter la façon dont il a pris corps.

Fort d'un fonds documentaire, cet observatoire qui s'intitule TeTU, bat, coupe, tire et joue de ses cartes pour revisiter la réalité palpable et les phénomènes territoriaux passés, leurs moments de rupture et les conditions qui les ont produits, mais surtout pour éveiller l'intuition et une perception neuve du territoire à travers le projet: celui qui à la fois s'inscrit dans le sol et dessine la compréhension nouvelle que nous avons du territoire qui nous habite et que nous habitons.

Principalement cartographique, le fonds documentaire provient initialement de l'activité du Centre de Recherche sur la Rénovation urbaine (CRR) fondé en 1973, dans le cadre de l'Université de Genève. Il s'est constitué progressivement pour répondre à des mandats de recherche et d'étude sur le territoire genevois et se distingue pour avoir rassemblé en un lieu unique, les copies d'originaux déposés dans les divers fonds d'archives genevois. Transféré à hepia en 2011, le CRR devient TeTU (territoires et tissus urbains) et poursuit la gestion du fonds ainsi que les activités qui lui sont liées, comme autant de services mis à disposition de la collectivité.

Le fonds alimentant des travaux et les travaux enrichissant le fonds, on y trouve également le produit de l'activité de recherche et d'analyse, menée à une échelle de

définition choisie, celle du tissu. Ce tissu territorial ou urbain est la façon dont se mettent spatialement en relation les facteurs physiques spécifiques à un territoire et les facteurs culturels d'une société qui occupe singulièrement ce territoire. C'est alors la combinaison de tous les éléments à travers leur forme, leur dimension, leur organisation, leur histoire, qui qualifie la nature et le caractère des tissus.

Quand nous lisons une carte, elle nous renseigne sur les composantes morphologiques du territoire, c'est-à-dire le relief, l'hydrographie, la végétation, le réseau, le parcellaire et le bâti. Lorsque par la suite nous confrontons plusieurs états distincts d'une même portion de territoire, se déroule le processus de transformation de ses tissus. Ce processus est inscrit d'un point de vue morphologique et culturel dans le territoire, et c'est pourquoi projeter et intervenir dans ses tissus permet d'en restituer le fil en le guidant plus loin, en interprétant quelque chose.

Les traces jouent ici un rôle fondamental: «Les traces sont des points d'appui sur lesquels le projet se développe et devient lui-même un instrument d'investigation et de compréhension du territoire.» Projeter pour découvrir les curiosités du lieu et questionner leurs traces pour projeter, est indispensable à quiconque souhaite connecter les

passés, les présents et les futurs d'un territoire sur lequel il se penche et pour lequel il formule des hypothèses qui en assureront la dynamique.

C'est dans cet esprit que TeTU contribue à l'identification des éléments du tissu qui sont potentiellement porteurs d'une prise de position sur le terrain. Son travail de lecture, d'analyse et de synthèse, enrichit la pratique du projet et prédispose à intervenir en ajoutant du sens au territoire.

Avec la liaison CEVA, les instances planifient et les groupements projettent l'ajout d'une couche à un ensemble qui a toujours été en mouvement, ceci en initiant de nouvelles dynamiques pour les siècles à venir. Les projets liés au CEVA constituent un potentiel de développement qui rappelle ceux de moments-clés de la croissance des grandes villes d'Europe. S'opèrent, dès 1850, le démantèlement des fortifications et la construction de la ville moderne, tout comme se profile, à partir de 1950, le développement de la période d'après-guerre. (cf. ill.)

Genève et sa région sont à nouveau pris dans une phase effervescente dont l'histoire est en train de s'écrire. C'est l'heure de la remise en marche des traces – dans un sens interprétatif, comme littéral.

Angelique Horsten,
arch. dipl. EAUG, responsable TeTU

Sources

Alain Léveillé, «La forme du territoire», Atlas du territoire genevois, éd. Georg, 1990, pp. 9-10.

André Corboz, «Le dessous des cartes», Atlas du territoire genevois, éd. Georg, 1990, pp. 4-7.

Gérard Chouquer, «Un Département qui se met en cartes», Guide de lecture des cartes anciennes, éd. errance, 2009, postface.

Brian Harley, «La carte en tant que biographie», Le pouvoir des cartes, éd. Anthropos, 1995, chap. 1.

Centre de Recherche pour la Rénovation urbaine, «Projets d'urbanisme pour Genève 1896-2001», éd. Georg, 2003.

Le groupe de compétences Territoires et Tissus Urbains (TeTU), procède à l'analyse du présent, sur la base d'une mémoire, au service de la projection dans le futur.

TeTU à la carte Catalogue de prestations

Un fonds documentaire

TeTU gère un fonds sur les territoires du Canton de Genève et de l'agglomération franco-valdo-genevoise et sert la documentation de projet.

Un service de consultation sur rdv

TeTU oriente la recherche de documents sur la base d'une demande spécifique et fournit l'interprétation de la formation-transformation des tissus territoriaux et urbains.

Des prestations d'analyse et de synthèse

TeTU propose aux administrations de joindre à tous mandats et mises au concours de la Ville, du Canton ou de l'Agglo, une documentation pour les périmètres de projet concernés, à travers une sélection de cartes et de documents spécifiques et/ou la production de cartes de synthèse, dans le but d'accompagner l'élaboration du projet et de servir de base commune aux responsables de projets et aux équipes retenues.

Une plate-forme d'échange

TeTU met à disposition ses compétences sous forme de conseil et réunit les ressources internes à hepia pour servir tout projet ou initier des partenariats. TeTU alimente avec son fonds une collaboration transdisciplinaire pour les compétences hepia traitant du territoire et de la ville.

Une contribution à la pédagogie

TeTU implante dans l'école la culture des tissus urbains et territoriaux, prépare, dans le cadre d'ateliers de projet, la présentation de sites, et dans le cadre de cours, des promenades thématiques.

h e p i a

Haute école du paysage, d'ingénierie
et d'architecture de Genève

Hes-SO//GENÈVE
Haute école spécialisée
du Valais occidental

tetu.hesge.ch

angelique.horsten@hesge.ch

Tél. 022 546 27 52

hepia

4 rue de la Prairie – 1202 Genève

Anniversaire

La SIA fête ses 175 ans



Brassée spécialement pour le jubilé, la bière SIA arbore une étiquette portant son navire amiral: la tour SIA de la Selnastrasse à Zürich.

On ne présente plus la Société des Ingénieurs et Architectes (SIA), qui est un acteur incontournable de la construction et inscrite durablement dans le paysage suisse. En cette année 2012, cette association professionnelle regroupant les spécialistes de la construction, des techniques et de l'environnement, fête ses 175 ans.

En cette année d'anniversaire et depuis la publication des six articles qui constituaient les premiers statuts de la SIA, l'importance de la société n'a cessé de croître et de se complexifier. Bien que 175 années se soient écoulées, le contenu du premier article reste toujours aussi important et d'actualité dans notre contexte. Cet article expliquait que la SIA avait pour objectif le partage du savoir et de l'expérience. Aujourd'hui encore, ces mots représentent la valeur de la Société des ingénieurs et architectes. En effet, les professions représentées et les engagements fournis sont caractérisés par une volonté permanente d'apprentissage et de progression. Cette évolution constante édictée par la société, et qui ne cesse de s'accélérer, ne peut se faire que par le partage, l'échange de nos compétences et expériences et la complémentarité de nos professions.

En cette année de festivités, il est primordial de souligner l'importance du travail de l'association, nécessaire à la communication et à la défense des intérêts de la profession; défense constante et qui occupe l'intégralité des préoccupations du comité genevois.

La SIA Suisse a débuté les festivités, commémorant ce 175^{ème} anniversaire, à Aarau le 4 mai 2012. Ces festivités seront relayées au niveau cantonal par les 19 sections présentes sur le territoire helvétique.

La section Genève a fêté cet événement en organisant en collaboration avec le Quartier des Bains et dans le cadre de la Nuit des Bains, une exposition intitulée: «Architecture et environnement social». Une projection photographique de Christian Lutz (voir texte page de droite) a marqué cette manifestation qui s'est déroulée dans les bureaux de Freestudios. ❖

Danilo Ceccarini
Président de la SIA section Genève



Architecture et environnement social

Carte blanche à Christian Lutz

Cette série de photographies découle d'une carte blanche que m'a confiée Barbara Tirone pour le 175^{ème} anniversaire de la SIA. Barbara connaît bien l'ensemble de mon travail, mais c'est un reportage sur la barre du Lignon réalisé pour le *New York Times* en 2011 qui constitue le point de départ de notre collaboration. Une commande que j'avais «fait implorer», c'est-à-dire que j'avais été au-delà du mandat – montrer ce lieu – pour me plonger véritablement dans ce qui m'est apparu comme un «village dans le village».

La SIA m'a donc remis une liste de bâtiments construits ces quinze dernières années, avec une liberté totale pour les aborder. J'ai sélectionné ceux qui me plaisaient et ceux qui me posaient problème. A mon attention pour la forme se sont ajoutées des questions liées aux activités, aux fonctions, ou encore aux groupes sociaux qui investissent ces espaces.

Ce qui m'a intéressé en me rendant sur ces sites, c'est d'observer comment ces lieux sont vécus. Comment se comporte-t-on à Migros La Praille, ou devant la banque Pictet? Les banquiers arrivent-ils en tram ou en mobylette? Que se passe-t-il à huit heures du matin? Et à 17 heures? Je suis venu avec le même type de questions dans un cycle d'orientation, dans un immeuble pour étu-

dians, ou dans une coopérative du quartier du Pommier.

La constante, c'est que la Fonction, ce que l'on a à faire dans un lieu, donne toujours le «tempo» de l'espace. Ensuite, il y a le comportement identitaire d'un groupe social. Enfin, il y a la marge. Et souvent, dans la marge, il y a l'individu que je transforme en personnage.

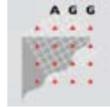
Dans ce choix de 26 images, je révèle régulièrement des individus qui font «autre chose» que ce que l'on s'imaginerait qu'ils fassent dans ces contextes. C'est l'un des fils conducteurs de mes travaux: montrer le particulier pour parler du général.

Il y a aussi une notion d'engagement politique qui a émergé de cette série d'images. Je suis préoccupé par les nouvelles formes de pauvreté qui découlent de l'échec de notre système. A Genève, on assiste de plus en plus à des scènes qui étaient jusque-là inédites. Lorsque je me suis rendu à la Faculté de Psychologie, à côté d'Uni Mail, j'ai rencontré et photographié longuement cette femme qui s'est installée depuis quelque temps sur le trottoir, devant la vitrine de cet espace très dessiné.

Ce que je nous souhaite à tous au travers de ces 26 images, c'est d'affectionner et de porter un soin constant à notre tissu social. J'aimerais également que l'on puisse conser-

« Certaines villes, la nôtre comprise, ont de plus en plus tendance à créer des lieux aseptisés qui se ressemblent tous. Mon souhait, c'est que l'on ait conscience – et particulièrement les architectes – de notre responsabilité dans le goût des choses et le goût des espaces. »

Christian Lutz



100 ans mensuration officielle

Une journée sur mesure

Le samedi 12 mai dernier, les ingénieurs géomètres ont fêté les « 100 ans de la mensuration officielle » avec le grand public, dans le cadre d'une « Journée sur mesure » organisée entre le Service de la mensuration officielle du Département de l'Intérieur et de la Mobilité et l'Association genevoise des ingénieurs géomètres officiels et géomaticiens (AGG).

Divers stands et animations ont présenté les applications et les multiples facettes de la profession. Un ponton provisoire flottant, constitué de cubes plastiques emboîtés les uns aux autres, a permis de « marcher sur l'eau » et de rejoindre à pied sec la grande Pierre-du-Niton, située à plus de 110 mètres de la rive. C'est la première et unique fois que ce célèbre bloc erratique, connu en tant que repère altimétrique de base de la Suisse, a pu être approché et escaladé par les visiteurs, professionnels et badauds en tout genre.

Cette journée ludique aura permis à certains jeunes de découvrir une profession peu connue, ce qui éveillera peut-être des vocations chez les plus intéressés. ❖

Pour l'AGG, Pierre-Yves Heimberg



Un ponton provisoire flottant, constitué de cubes plastiques emboîtés les uns aux autres, a permis de « marcher sur l'eau » et de rejoindre à pied sec la grande Pierre-du-Niton, située à plus de 110 mètres de la rive.

PHOTOS © AGG

Genève à l'épreuve
de la durabilité

Ouvrage édité par
David Gaillard

Fondation Braillard architectes,
Genève 2011



Genève à l'épreuve de la durabilité

Cinq conférences sur Genève

Pour clore son cycle de conférences « Visions pour Genève » qu'elle a organisé en 2007 pour ses 20 ans, la Fondation Braillard Architectes publie « Genève à l'épreuve de la durabilité ». Un ouvrage qui interroge, dans une perspective durabiliste, les dynamiques territoriales en cours au sein de l'agglomération franco-valdo-genevoise. Le « Grand Genève » y est abordé sous différents angles : identité, institutions, politique et économie, mais aussi écologie, mobilité, intégration ville/campagne et gouvernance.

Un parti pris durabiliste qui se justifie, car les faits sont têtus. Malgré l'intégration des principes de développement durable dans les instruments de planification cantonale et communale à Genève, le développement urbain pose problème : construction de logements en panne, absence de projets d'envergure, mitage du paysage, lenteur des procédures, oppositions populaires, recours des associations (très peu) et des individus (beaucoup).

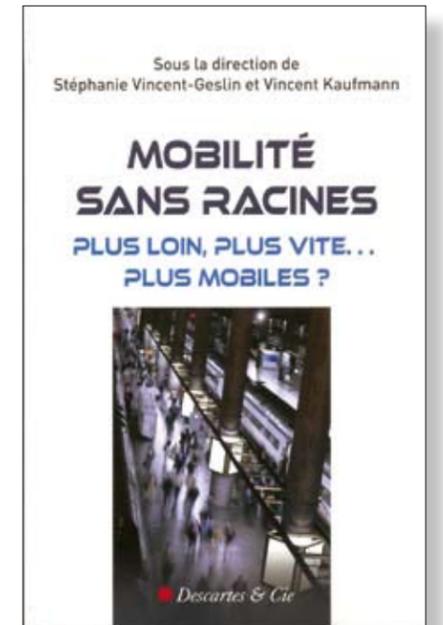
Pour mieux comprendre les logiques spatiales en cours, mais aussi montrer et

valoriser le pluralisme qui fait la ville, l'ouvrage rassemble des contributions issues de différents mondes sociaux, universitaires, professionnels du territoire et représentants du milieu associatif.

En croisant des points de vue hétérogènes, le résultat est un objet volontairement hybride porté par un espoir : que la juxtaposition et le télescopage des points de vue contribuent à alimenter la réflexion et l'action à Genève. ❖

David Gaillard

Avec les textes de C. Ambrosino, Y. Bonnard, B. Bürgenmeier, S. Cattacin, F. Chappaz, X. Comtesse, M.-C. Couic, B. Débardieux, P.-J. Duc, A. Ducret, S. Fischer, Y. Flickiger, D. Gaillard, C. Gnaegi, G. Grosjean Giraud, V. Kaufmann, F. Kettenacker, R.J. Lawrence, B. Manzoni, B. Marchand, P. Marti, S. Parvu, L. Pattaroni, G. Pini, R. Quincero, E. Rey, O. Rogg, A. Rouiller, J.-M. Roux, J. Ruegg, J. Salomon Cavin, J. Savary, E. Torres Modrego, M. Tranda-Pittion, B. Vayssièze, C.-A. Vuillerat, S. Waldvogel.



Mobilité sans racines.
Plus loin, plus vite...
plus mobiles?

Sous la direction de
Stéphanie Vincent-Geslin
et Vincent Kaufmann

Editions Descartes et Cie,
Paris, 2012

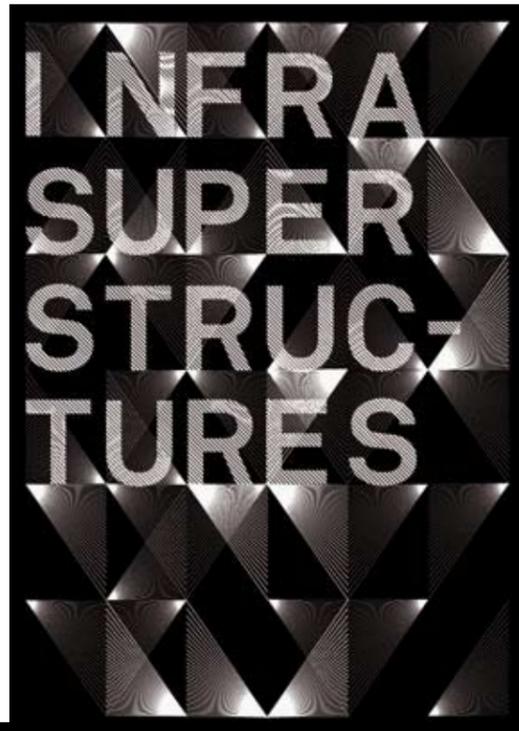
Mobilité sans racines

Sous la direction de
Stéphanie Vincent-Geslin
et Vincent Kaufmann

Double résidence, pendularités de longue distance, voyages professionnels ou de loisirs de courte durée : de nouvelles formes de mobilités spatiales se développent depuis une vingtaine d'années en Europe. A partir de données quantitatives et qualitatives, ce livre fait le point sur ces mobilités, dites hybrides ou réversibles, précise leurs contours, leurs ressorts et surtout leurs enjeux sociaux, économiques et environnementaux. ❖

Stéphanie Vincent-Geslin est docteur ès sociologie de l'Université Paris-Descartes et collaboratrice scientifique au LaSUR de l'EPFL, où elle poursuit des recherches sur les formes émergentes de mobilités spatiales.

Vincent Kaufmann est docteur ès science de l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL) et professeur de sociologie urbaine. Il travaille sur la conceptualisation et la mesure des phénomènes de mobilité et sur les modes de vie urbains.



© L. MARTINEZ

Maison de l'Architecture

Les temporalités du territoire

Alors que le cycle infra | super structures touche à sa fin, le bilan de cette saison 2011-2012 des manifestations publiques organisées par la Maison de l'Architecture est réjouissant: l'engouement qu'elles ont suscité confirme qu'il existe dans le canton une réelle attente de la part de la population autour des enjeux d'aménagement territorial et de développement du canton de Genève. Rien de très nouveau, direz-vous. Et pourtant le pari n'était pas évident. Car les conférenciers qui se sont succédés au cours de l'année ont abordé la question de la transformation du territoire en adoptant des clefs de lecture complémentaires et très variées, voir hétérogènes. L'exposition en cours au bâtiment SICLI sur l'infrastructure routière et la Suisse vue par l'ingénieur Jürg Conzett a même attiré des écoliers du canton. L'objectif réussi de la MA a été de décloisonner les savoirs pour faire dialoguer des compétences.

Le territoire peut se définir comme produit d'une volonté politique, comme la résultante de forces productives et économiques installées, comme une gestion optimale de données complexes, comme une réponse quantitative à des besoins définis ou comme des scénarios d'espaces et de modes de vie. Ces différentes façons de penser le territoire sont aussi différentes façons de le faire.

Mais elles ne s'excluent pas, au contraire, et si les spécialistes de chacune de ces dimensions territoriales connaissent les enjeux des autres approches, alors la réponse finale qui en ressort aura d'autant plus d'incidence sur ce territoire.

De ce cycle de conférences, exposition, conversations et visites, émerge un terme partagé: la temporalité. Comme si les idées avaient besoin de temps pour bien mûrir, pour être acceptées par la population, mais aussi pour prendre forme dans l'esprit des concepteurs. Si l'on dit que nos sociétés contemporaines sont des sociétés de projet, c'est que l'efficacité des décisions se mesure à l'aune de cette capacité à théoriser l'action ou plutôt à théoriser *dans* l'action. Un bon concepteur est celui qui sait ré-agir aux imprévus les plus divers, tel un bon général d'armée, métaphore riche de sens qu'employait Vitruve.

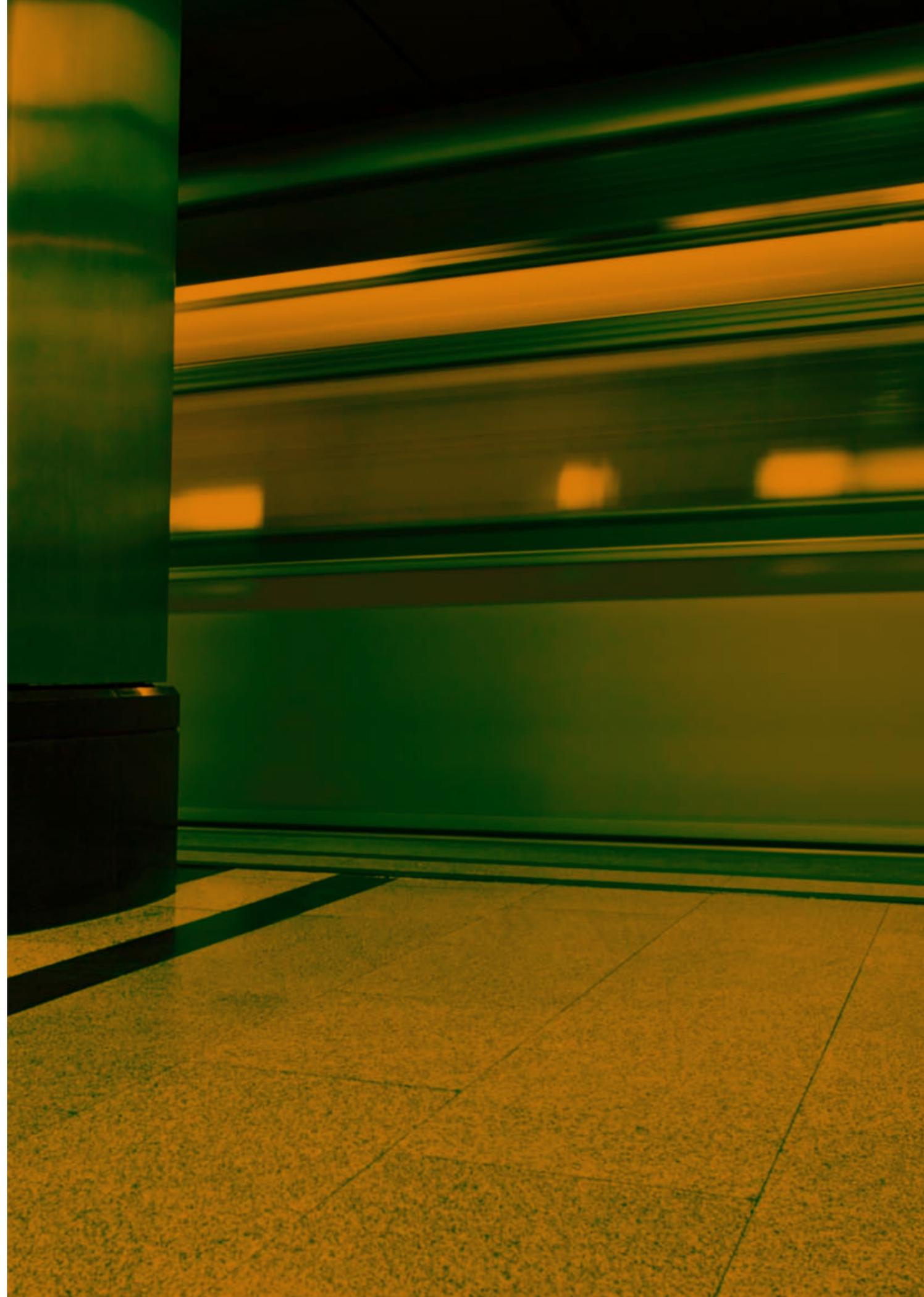
Une fois édifiée, d'ailleurs, toute nouvelle construction ou aménagement a besoin de temps pour être assimilée, absorbée par son environnement ou acceptée par ses habitants. Le temps est le vrai paramètre qu'il faut apprendre à dompter – sans jamais y réussir totalement –, non seulement en tant que planificateurs du territoire mais aussi en tant qu'ingénieur ou architecte: c'est le temps du chantier, le temps qui préside à

l'ordre de montage des pièces d'un pont au-dessus d'un précipice inaccessible.

Le temps, enfin, de façon plus phénoménologique et philosophique est, comme l'illustre la conversation In Situ entre Georges Descombes et Sebastien Marot, ce qui pétrit le territoire en lui conférant une épaisseur narrative et un mystère. Le territoire est en effet un accumulateur de mémoire matérielle et en même temps une surface qui recouvre cette matière d'un fin manteau d'oubli. Le bon concepteur est celui qui pense ses interventions comme des restes d'une narration à réactiver. ❖

Paolo Amaldi

Le territoire est un accumulateur de mémoire matérielle et en même temps une surface qui recouvre cette matière d'un fin manteau d'oubli.





fai

fédération
des associations
d'architectes
et d'ingénieurs
de Genève

Case Postale 5278
CH 1211 Genève 11
+41 (0) 22 715 34 02
Site web : www.fai-ge.ch