

Maillage viaire : penser et construire la voie publique

59

La ville passante comme alternative à la ville morcelée et diluée

Penser simultanément les infrastructures, le paysage et les nouveaux quartiers

Les trams, entre effets de coupures et délaissés

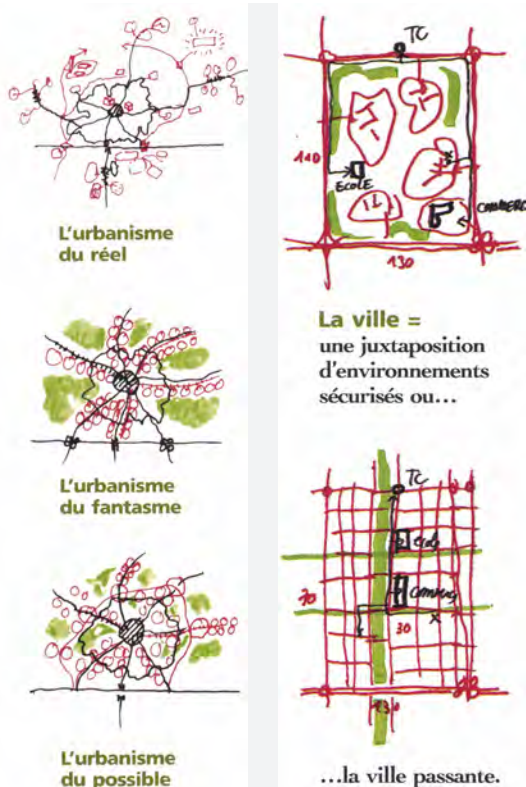
La notion de boulevard urbain comme alternative

Le modèle de la voirie moderne avec sa spécialisation fonctionnelle perdure à Genève à toutes les échelles de projet. Qu'il s'agisse du maillage d'un nouveau quartier, du réaménagement d'un axe structurant ou d'une entrée de ville, on sépare les fonctions, avec pour conséquence l'absence de lien structurel entre la voie et l'urbanisation environnante. Or la conception des tracés viaires est un acte qui doit redevenir partie intégrante du dessin de la ville et qui doit permettre de réconcilier vie locale et circulation. A l'échelle des tissus urbains, la voie dessert mais peut également être ce qu'elle a toujours été par le passé, le support de l'édification. Cette conception articule tant la logique routière, qui vise à favoriser les flux et le passage, que la logique urbaine, qui cherche à stabiliser, à croiser, à rassembler. Les relations entre le maillage viaire et la morphologie urbaine doivent revenir au centre de la pratique urbanistique.

La ville passante comme alternative à la ville morcelée et diluée

Dans la dimension territoriale, il y a la part de l'infrastructure, tout ce qui est routes, ponts, canaux, égouts, câblage... et celle des territoires. L'infrastructure n'est pas un mal en soi, on l'utilise tous, mais il faut considérer le territoire sur lequel elle s'inscrit comme un bien aussi précieux, et reconquérir les territoires qui ont été sacca-gés par ceux-là mêmes qui, aujourd'hui, normalisent la verdure (Mimram).

Par le passé, il s'est agit d'agrandir la ville en colonisant le territoire par couronnes successives, puis avec l'essor de la voiture par des quartiers périphériques et satellites (Meyrin, Onex, Lignon, Gradelle, etc.). Aujourd'hui, le projet d'agglomération traverse la frontière et renforce la structure multipolaire du développement. Tissant des liens avec des centralités toujours plus éloignées du centre urbain principal de Genève, le projet d'agglomération devra entreprendre simultanément, avec et contre les moyens techniques des infrastructures, un vaste maillage urbain et maîtriser deux tendances à l'œuvre aujourd'hui dans l'urbanisation des territoires : la fragmentation et l'illisibilité. Déjà dans les années 60, les travaux de K. Lynch mettent au premier plan la dimension de la perception de l'espace urbain en insistant



page gauche:
L'urbanisme du réel/l'urbanisme du fantasme/l'urbanisme du possible,
« La ville franchisée, formes et structures de la ville contemporaine », p.317.

La ville passante ou une juxtaposition d'environnement sécurisé ?,
« La ville passante », p.23.

page droite:
Plan d'extension des voies de communication de la Ville de Genève et des communes suburbaines, y compris Carouge, CRR/DAEL,
« 1896-2001 Projets d'urbanisme pour Genève », 2003.

Projet rectifié pour les alignements de la Ville de Carouge avec les profils des nivellements des rues, 19 mars 1983,
Plan Viana, Corboz, A., « L'invention de Carouge, 1772-1792 », p.309. 1968.

sur la nécessaire «lisibilité» du paysage de la ville. Plus récemment, selon l'urbaniste D. Mangin, nous aurions le choix entre trois scénarios : celui de l'urbanisme du réel consistant à poursuivre les tendances contemporaines, celui d'un urbanisme du fantasme avec ses écoquartiers et la fin du tout-voiture ou encore celui d'un urbanisme du possible consistant à inventer de nouvelles formes urbaines, moins productrices de dépendances automobiles et d'enclavement, visant à «répondre à une demande de sens» liée à «l'idée de ville que chacun porte en nous, à côté de celle de village, si prégnante du fait de l'héritage rural». L'urbanisme du possible, pourrait s'articuler autour d'une réflexion sur le tracé, la densité et l'hétérogénéité : «privilégier l'urbanisme de tracé plutôt que l'urbanisme de secteur, la ville passante plutôt que la juxtaposition d'environnements sécurisés, la ville métrique plutôt que la ville homogène (Mangin, p.321).

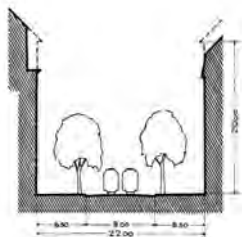
La rue, base de l'édification de la ville

La notion de «ville passante» constitue une alternative au développement récent du tissu périphérique. Ces ensembles ont perdu le rapport urbain fondamental à la rue et n'offrent pas les qualités de densité, de mixité, et d'adaptation que l'on trouve dans les quartiers centraux. La rue doit retrouver sa fonction de combinaison de l'habitat, des commerces, activités de circulation (transit et desserte) et de jouissance de l'espace public :

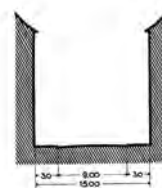
arbres, bancs, cafés, vitrines, etc. Le propre de la rue n'est pas seulement de participer à la production d'un espace très connecté, il contribue aussi à la formation d'un espace public ouvert à différents usages, peu spécialisés, et donc adaptable dans le temps. La mobilité a bien sûr existé de tout temps, à partir du moment où des voies ont desservi des parcelles bâties, ou appelées à être bâties, et ce à des échelles plus ou moins vastes, hameaux, villages, bourgs, villes ou métropoles. Le déplacement est lié au chemin, à la voie ou à la route. Ces éléments sont les substrats de la mobilité. La voie est un parcours, elle suit un tracé et elle dessert, mais elle est aussi généralement le support de l'édification. Cette donnée revêt une valeur quasi-universelle, elle est constitutive de la ville (voir par exemple l'exemple bien connu du plan de Carouge «Plan Garella», 1772). Durant les XVIII^e, XIX^e, et XX^e siècles, la composante paysagère marque les nouveaux systèmes urbains : systèmes verts urbains, plans d'extension urbaine le long d'axes verts et ring vert. Elle engendre de nouveaux dispositifs dans la ville : places, rues, boulevards, cours, avenues, allées, mails, promenades squares, parcs, quais, ponts, berges (voir par exemple «Plan d'extension des voies de communication de la Ville de Genève et des communes suburbaines, y compris Carouge», concours 1896).



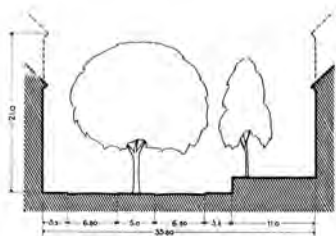
1.



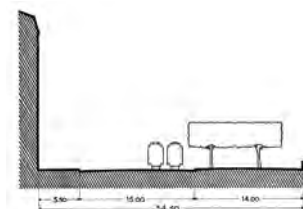
4.



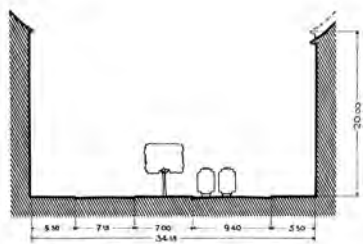
2.



5.



3.



Images de rues (Strassenbilder) tirées du premier manuel d'urbanisme en Suisse, Martin, C., & Bernoulli, H., « Städtebau in der Schweiz, Grund Lagen », Fretz et Wasmuth Verlag Zürich, pp.47, 48, 50, 51, 52, 1929.

1. Zürich, Bahnhofstrasse
2. Genève, rue Sénebier
3. La Chaux-de-Fonds, avenue Léopold-Robert
4. Biel, Zentralstrasse
5. Luzern, Schweizerhofquai

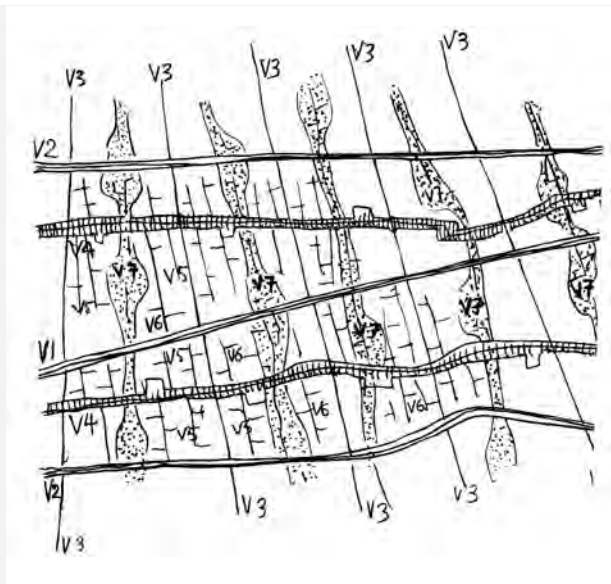
Une ville diluée et morcellée par la viabilisation

La tendance actuelle la plus critique par rapport à l'urbanisme des années 50 se réfère à l'intégration de l'espace libre dans le tissu urbain, et à une relation renouvelée entre Plan et Projet (Siza).

Progressivement, au milieu du XX^e siècle, l'ensemble de ces dispositifs urbains sont abandonnés au profit de la logique du raccordement, imposée par des réseaux de plus en plus indépendants de la forme du territoire, des quartiers et des constructions. Les plans Marais (1952-1961) marquent une rupture importante avec la séparation des flux piétons et des circulations motorisées, des espaces verts et des bâtiments. Avec les conséquences que l'on connaît sur les formes urbaines et architecturales. La rue a été abandonnée dans sa fonction de desserte des immeubles et d'interface entre l'espace public et l'espace privé. A la même époque, sous l'égide de l'ingénieur J. L. Biemann, les projets des grandes voiries urbaines et périurbaines élaborées avant la Seconde Guerre mondiale sont détournées au profit du réseau à grande vitesse, avec son registre formel de ponts, de viaducs, de talus et de dénivelés qui s'enfoncent jusqu'au cœur des villes (T 104, pont de l'Ecu, route des Jeunes, avenue Vibert, dénivelé Micheli-du-Crest, etc.). La conception de ces grandes voiries routières répondait à des critères précis qui liaient intimement les tracés aux caractéristiques fonctionnelles de la voie :

vitesse, nombre de files, flux, carrefours fluides, etc. La recherche de l'efficacité maximale des flux a eu pour conséquence l'absence de lien structurel entre la voie et l'urbanisation environnante : le passage des piétons est organisé en sous-terrain ou en passerelle. Avec l'essor de la voiture – 2500 voitures en 1945 et 50'000 voitures en 1960 – on assiste à la prolifération d'ensembles pavillonnaires distants des centres urbains mais qui, à la faveur des infrastructures, s'y relient aisément. Tous ces secteurs de faible densité, allant de la zone monofonctionnelle industrielle par exemple, au lotissement périurbain, se répandent suivant la même principe satellitaire. Un archipel de tissus extensifs et autonomes, de rues en impasses ou en boucle où il faut toujours revenir sur ses pas. Un espace à faible densité où le cheminement est interminable, inadapté aux vélos et aux piétons, s'est organisé en dehors de tout projet urbain.

L'architecture franchisée doit être un produit routier accessible, visible et espacé : localisation et accessibilité des magasins Ikea en France, « La ville franchisée, formes et structures de la ville contemporaine », pp.122-123.



L'irrigation du territoire par les 7V selon Le Corbusier, « La ville franchisée, formes et structures de la ville contemporaine », p.357.

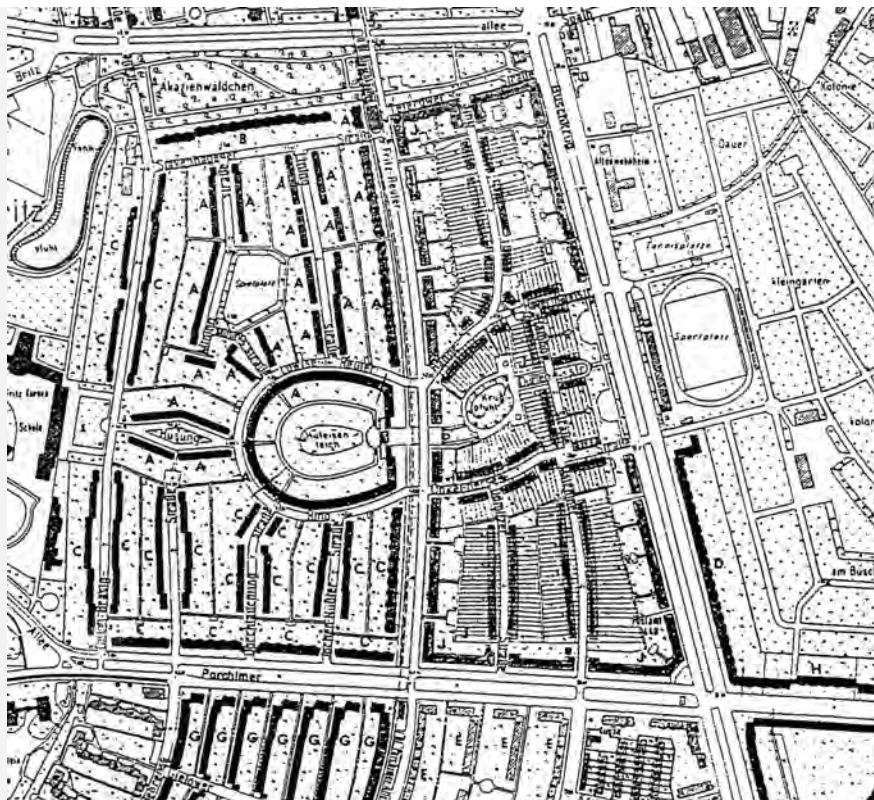


Penser simultanément les infrastructures, le paysage et les nouveaux quartiers

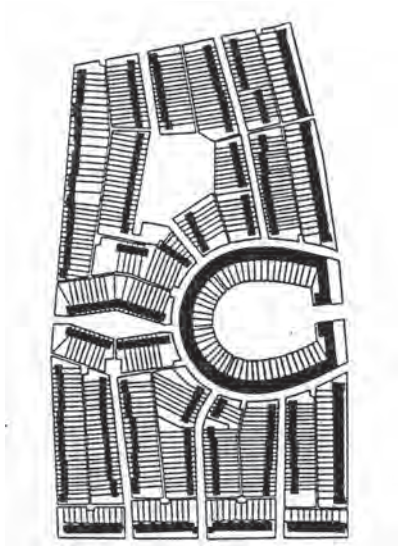
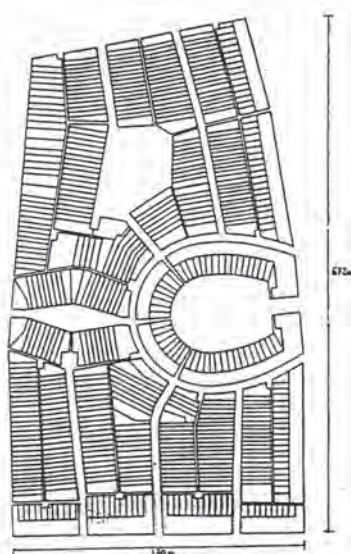
Si l'écoquartier est un isoloir qui oblige à garer sa voiture dans le quartier d'à côté, son intérêt est limité. Le problème, c'est davantage de fabriquer du lien entre les quartiers. Il ne faut pas que les normes environnementales atteintes par certains bâtiments camouflent une détérioration générale des conditions de vie ou de ville. Le problème prioritaire reste celui de la trame générale de la ville. C'est dans un rayon de 50 kilomètres qu'il faut penser les choses. Le grand territoire permet d'intégrer le rapport à de nouvelles centralités, à la nature, à l'agriculture périurbaine, à l'industrie (Mangin, entretien, 2008).

Le lien entre architecture et mobilité concerne bien entendu la création des nouveaux quartiers : les périmètres d'aménagement coordonné (PAC). Dans ce cadre, la Commission a souligné l'importance de développer un véritable maillage du territoire permettant d'assurer la constitution dans le temps de nouveaux tissus urbains : le réseau, le parcellaire et le bâti. L'ensemble de ces questions sur le tracé des villes est aujourd'hui en débat mais cela prend la forme de querelles de spécialistes entre urbanistes-architectes et ingénieurs de voirie, sans que les responsables politiques ne mesurent réellement les enjeux de société qu'ils recouvrent, les conséquences

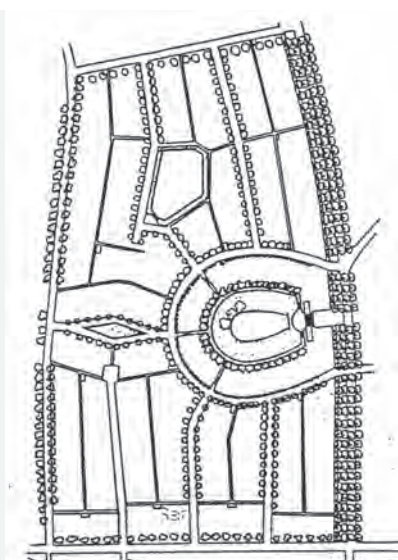
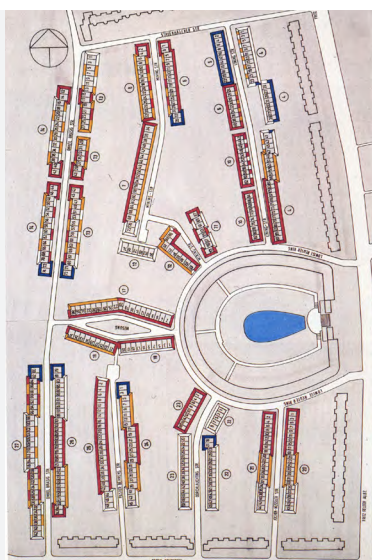
urbanistiques qu'un dispositif peut engendrer : nouvelles urbanisations découplées des autres quartiers, déperissement des commerces et, en d'autres termes, création de banlieue. La Commission constate que la conception des PAC est encore fortement marquée par le rejet du modèle de la rue. Le risque de produire des quartiers monofonctionnels liés aux dispositifs de coupure mis en place pour dissuader le transit risque de produire de nouvelles enclaves. Or, la mixité et l'adaptation dans le temps nécessite une part d'accessibilité en transport individuel (TI) en complément d'une excellente desserte en transport public.



Le « Britz » de Berlin est l'une des Siedlungen les plus importantes édifiées sous la république de Weimar : 2317 logements édifiés en 6 phases successives (1925-33) sous la direction de B. Taut et M. Wagner, Ecole de Rennes, pp.179-183.



1. Tracé des voiries autour des étangs
2. Découpage parcellaire
3. Bâti sur parcellaire
4. Plan des couleurs
5. Plan des plantations



Des quartiers enclavés et organisés en impasse

La Commission a exprimé ses réserves quant à une conception du réseau des nouveaux quartiers avec des voies en impasse. Lors de l'examen du plan directeur de quartier La Chapelle-Les Sciens, elle avait souligné l'abandon de plusieurs maillons du réseau secondaire visant à assurer la perméabilité du tissu urbain, notamment dans le secteur en zone industrielle et artisanale et en direction des quartiers adjacents. Afin de limiter le transit, dans le cas du PLQ de Meyrin-Les Vergers, la Commission relevait que l'aménagement en impasse de l'unique rue d'accès (la promenade des Vergers) risquait de compromettre la viabilité des activités et des services prévus. S'appuyant sur les expériences des écoquartiers menées à Freiburg in Brisgau, l'abandon de la desserte de quartier au profit d'une «desserte par poche» produit des quartiers tranquilles et presque uniquement résidentiels. Or, la Commission considère qu'on surestime les nuisances consécutives à la desserte locale et qu'on est en train d'imposer une nouvelle forme de zonage. En effet, les nouveaux quartiers devraient également être l'occasion de réfléchir à la place des lieux de travail tertiaire contemporains ou de services à la personne, d'artisanat, etc. qui sont constamment repoussés dans des zones ad hoc.

Le partage de la voirie et la géométrie routière

Même si la règle de la séparation des circulations motorisées et des déplacements des piétons ne devrait plus être admise comme une valeur de la modernité, on constate que le désenclavement du PAC MICA, par la création d'un nouveau raccordement entre la route de Jussy et la rue Mirany, repose toujours sur ce principe, ainsi que sur une géométrie routière favorisant la vitesse. La Commission relève que le dispositif proposé ne garantit pas la perméabilité transversale entre les différents quartiers. Si sur l'ensemble du tracé, les deux passages piétonniers prévus sont insuffisants, tout franchissement supplémentaire est compromis par les mouvements de terrains prévus (1,5 mètre environ). Par ailleurs, la spécialisation des voies selon leurs fonctions et leurs modes de transport «sites propres», favorise la vitesse maximale de chaque mode et, de ce fait, l'insécurité des traversées. Ce principe va, de plus, à l'encontre des études de comportement des automobilistes qui ont montré que la perception de nombreux obstacles dans un champ de vision rapproché favorise l'attention, la prudence, autrement dit des comportements urbains. De plus, la géométrie routière du nouveau maillon permet aisément de grandes vitesses dans les courbes; elle crée de nombreux «délaissés de voirie» et déconnecte bâtiments et voies. In fine, ce dispositif procurera un sentiment d'espace considérable des objets et des quartiers entre eux.



Maillon routier MICA: une route qui «dessert» mais qui n'est pas le support de l'édification et qui offre peu de perméabilité par rapport aux quartiers environnants, étude d'impact sur l'environnement, CSD, DCTI, 2009.

Le modèle bernois : cohabitation des usagers et mise en valeur du développement urbain

Nous en venons donc soudainement à remettre en question des tabous. Les passages pour piétons – jadis symbole de la sécurité des piétons – ne sont pas du tout si sûrs qu'on le pensait. Nous envisageons donc de permettre aux piétons de traverser la chaussée ici ou là hors des passages cloutés. L'idée d'accroître la sécurité en créant une insécurité, sur les routes où la vitesse autorisée est basse, se propage rapidement. A l'ère des chauffards, nous découvrons une nouvelle approche du bon sens (Office des ponts et des chaussées du canton de Berne, 2007).

Dans le cas du concept général des espaces publics du PAC Frontenex-La Tulette, la Commission relève l'intérêt de requalifier le chemin de la Gradelle, future colonne vertébrale du quartier, pour permettre le développement de la vie de cette localité; l'enjeu étant d'assurer des échanges transversaux entre les deux rives aujourd'hui séparées par une voie où le trafic domine et de trouver des solutions tenant compte à la fois des besoins de l'homme, de l'habitat et de l'environnement. «Réparer une rue» signifie en maints endroits réaménager l'espace routier en même temps que les espaces d'échanges et de rencontre. Se basant sur le modèle bernois, le projet d'aménagement du chemin de la Gradelle propose une zone médiane offrant des possibilités d'usages multiples

(voir concept des espaces ouverts du PAC Frontenex-la Tulette, ch.3). Dans le domaine du trafic au centre des localités, le canton de Berne a souvent été un précurseur et a introduit des innovations comme notamment dans le cas de la Seftigenstrasse à Wabern, où trams et voitures circulent sur la même voie. Comme avant, ces axes absorbent le trafic motorisé et les transports publics, mais d'une manière beaucoup plus compatible avec leurs autres fonctions. Il ne s'agissait pas seulement de résoudre un problème de trafic, mais d'encourager la mise en valeur et le développement urbain au centre-ville par l'implantation de nouveaux commerces et équipements. En élaborant ce «modèle», le canton de Berne a défini une politique qui prône la cohabitation au lieu de la domination, d'abord dans le processus de planification et puis dans la rue. Il se caractérise par un rôle accru des urbanistes, une implication de la population et la mise en place d'un contrôle des résultats: le projet peut être amendé, amélioré, sur la base d'une évaluation.

Aménagement de la Seftigenstrasse, Wabern, canton de Berne, 22'000 v/j
largeur de chaussée: 4,5/1,5/4,5, y compris la bande cyclable, source Metron.





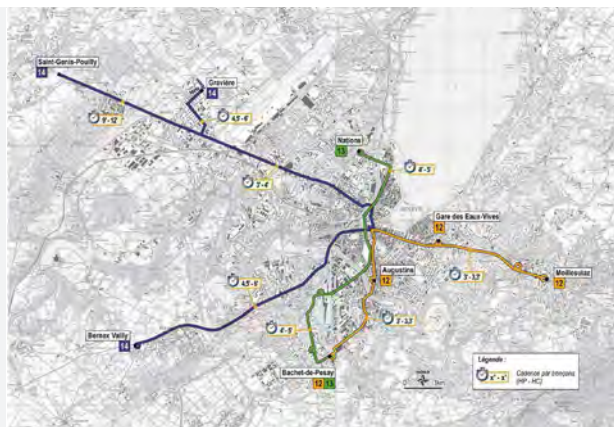
Les trams, entre effets de coupures et délaissés

L'introduction à Genève à la fin des années quatre-vingt d'une alternative de déplacement par la réalisation de plusieurs lignes de tramway semble prometteuse du point de vue de l'aménagement urbain et des transports. On prévoit alors la réanimation d'un vaste réseau de tram (130 km en 1925) dans le cadre de «voies urbaines structurantes qui doivent contribuer à qualifier et structurer l'espace urbain» (plan directeur cantonal fiche 2.08). Le projet d'agglomération renforce encore la tendance et structure prioritairement le développement le long de ces axes. Toutefois, la réalisation de ces nouvelles lignes de tram ne répond pas aux ambitions du plan directeur cantonal. Alors que dans de nombreuses villes, chaque réseau de tram projeté possède son identité spécifique (paysage, mobilier, signalétique, etc.), les réalisations genevoises n'ont pas réussi la mutation de ces grandes voiries privilégiant le rapport casuel aux tissus traversés, plutôt que l'identité du réseau à l'échelle de la ville. En l'absence d'approche globale et transversale, l'organisation du profil change pratiquement à chaque tronçon en raison de différentes contraintes techniques ou foncières. Avec le projet du Glattal, Zurich a adopté une approche instituant ce qu'elle appelle un fil rouge ou gris, qui se veut une tentative de répéter le même système de profil et de stations le long de

la ligne de tram, quel que soit le quartier traversé, pour conférer une identité spécifique à la ligne. Il faut relever que les aménagements genevois sont très marqués par la dissociation des flux au point que fleurissent les viaducs (tram Cornavin-Meyrin-CERN), les passerelles piétonnes (extension de Balexert), les passages sous-voies piétonniers (tram Cornavin-Onex-Bernex). A Meyrin, l'arrivée du TCMC a toutefois permis de requalifier l'entrée de la Cité et conduit les autorités communales à proposer un nouvel aménagement d'«entrée de ville»: la place Lect-Livron.

Logiques routière et d'exploitation / logique d'aménagement

La Commission d'urbanisme s'est montrée défavorable au projet du TCOB (tram Cornavin-Onex-Bernex – lot 2) allant de la place de Cornavin à la Jonction en raison de l'impact du projet sur les tissus urbains traversés: la reconstruction des ponts de l'île semble dispendieuse, la fragilité de la liaison entre la rive gauche et la rive droite, les dispositifs d'ingénieries, en particulier les câblages et le type de mats utilisés, péjorent excessivement le caractère des lieux. Au même titre que les bâtiments, et probablement davantage, la conception de ces éléments doit obéir à une logique de qualité urbaine et architecturale. La Commission relève que la logique d'ingénierie mais aussi celle de l'exploitant (TPG) pré-



Dès décembre 2011, Genève ne comptera plus que trois lignes de tram: la 12, la 13 et la 14, réseau tramway en 2014, source TPG.

page gauche:
Aménagement de la Schwarzenburgstrasse, Köniz, canton de Berne, 22'000 v/j largeur de chaussée: 4,5/1,5/4,5, y compris 1,5 piste cyclable, source Metron.

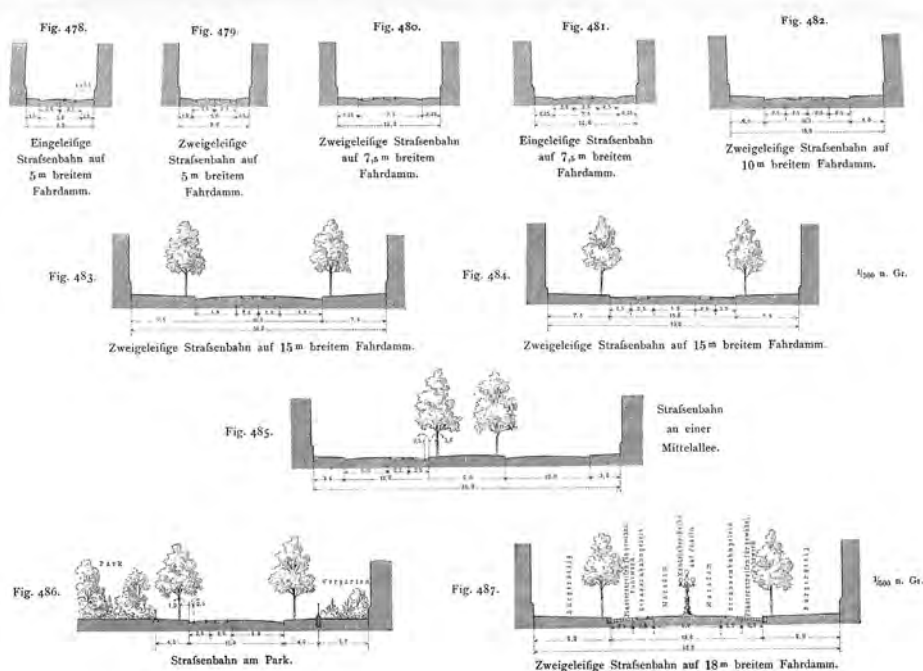
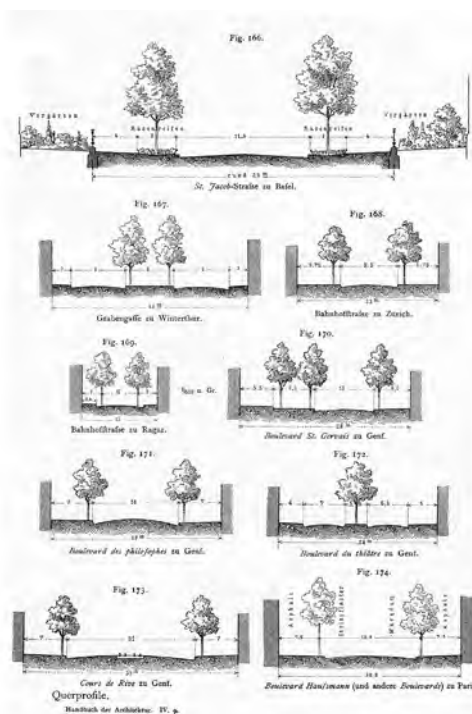


Place Lect-Livron: nouvelle entrée de Meyrin depuis le viaduc du TCMC, Manzoni Schmidig, Ville de Meyrin, 2010.

dominent aujourd'hui sur l'ensemble de ces dispositifs, alors que des arbitrages doivent être effectués pour aboutir à un véritable projet d'aménagement urbain. Elle souligne qu'en plus des systèmes d'accrochages des lignes électriques, les boucles de rebroussement produisent des espaces difficilement utilisables et intégrables en bordure des nouveaux quartiers: quartier des Semaillies (PDQ Les Semaillies), place des Nations, gare de Chêne-Bourg, etc. La Commission constate également que la loi H 1 50 sur le réseau des transports publics qui date de 1988, et dont fait partie l'opération «Constellation», devrait être réétudiée dans le cadre de la révision du plan directeur cantonal (PDCn), estimant qu'il y a une limite à faire converger la majeure partie des lignes de TP vers deux des trois principaux centres de transbordement. Elle souligne que pour atteindre des objectifs plus ambitieux en matière d'aménagement, la maîtrise d'œuvre des projets tram doit être entièrement reconsidérée, pour que la vision spatiale précède et intègre l'ensemble des contraintes techniques. Compte tenu des considérations qui précèdent, elle souhaite non seulement que les projets concernant les infrastructures lui soient soumis, comme la loi le préconise, mais encourage les autorités politiques à opérer de nouveaux arbitrages pour réaliser les objectifs du PDCn.

Perte de culture urbaine à Genève

Le tramway, par son impact évident sur la voie publique, oblige pour accueillir au mieux toutes ses potentialités, de reconsidérer le partage de la rue entre ses divers utilisateurs. Ce travail de recomposition de la voie publique rencontre plusieurs obstacles, freinant les réflexions et réalisations. En matière d'aménagement en faveur de la voiture individuelle, il n'est pas rare que les élus anticipent sur les vœux de leurs administrés. Depuis les trente glorieuses, les acteurs de l'urbanisme se sont désintéressés des questions formelles, c'est-à-dire des dispositifs concrets adoptés pour donner forme et équiper les territoires urbains. Certains ont souvent donné une part plus importante aux conditions d'élaboration des projets, concertation des associations (vélos, habitants, par exemple) ou à l'exploitant TPG qui impose ses vues, qu'à une réflexion sur les dispositifs urbains. Cette situation a sans doute favorisé une perte de certains savoirs techniques sur la ville et d'une manière plus large d'une culture urbaine commune à l'ensemble des intervenants. Or, les infrastructures routières et de tram s'accompagnent de nombreux équipements induits (parkings, arrêts de transport en commun, franchissements, murs anti-bruits, etc.) où les enjeux de l'aménagement urbain et des créations architecturale et paysagère doivent être directement sollicités. Le défi consiste à réaliser un espace public qui facilite la vie sociale en offrant à chacun le confort urbain qu'il attend.



La notion de boulevard urbain

Je préfère la coexistence de piétons et voitures, si vivante à Rome, ou à Naples dans la multiplicité de dialogues et même de protestations. Je considère qu'il est indispensable d'éviter les points de rupture dans la continuité des villes. L'insistance paternaliste d'éliminer tous les dangers est contreproductive, car un piéton qui sort d'une rue réservée aux piétons rencontre tout d'un coup toutes les menaces desquelles il s'est moins habitué à se défendre (Siza).

La réalisation d'un transport en commun en site propre, devrait inciter les collectivités à concevoir la voirie comme un boulevard urbain. Selon le centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU), les boulevards urbains constituent un outil essentiel pour concilier urbanisation et circulation. Dans la hiérarchie des voies, le boulevard urbain appartient donc à la famille des artères urbaines où les vitesses doivent être maîtrisées. À la différence d'une autoroute urbaine, l'emprise du boulevard ne se limite pas à la seule largeur de la chaussée, mais doit prendre en compte de nombreux usages. En effet, une emprise large est aussi l'occasion d'une meilleure appropriation de la voie par les piétons en leur réservant une large part. Il n'existe cependant pas de profil en travers type ; chaque projet doit être étudié au cas par cas, dans la

relation entre le quartier traversé – le local – et les nécessités des déplacements à l'échelle de l'agglomération. Une telle voie peut tout autant servir de tracé « fondateur » pour l'organisation d'un nouveau quartier, comme dans le cas des développements prévus à Bernex-Nord, qu'apporter une armature pour la requalification de quartiers perturbés par une voirie que l'on souhaite réinsérer dans le tissu urbain. La rue de Genève est exemplaire de cette situation et la Commission se réjouit de constater que les autorités communales de Thônex évoquent dans leur plan directeur communal l'intention de réaménager cet axe, en concrétisant les intentions du projet « Espace-Rue, charte d'aménagement transfrontalière » (1999). Elle tient également à appuyer le souci des autorités communales de Meyrin qui souhaitent promouvoir un aménagement urbain cohérent de l'avenue Louis-Casaï (secteur de Cointrin).



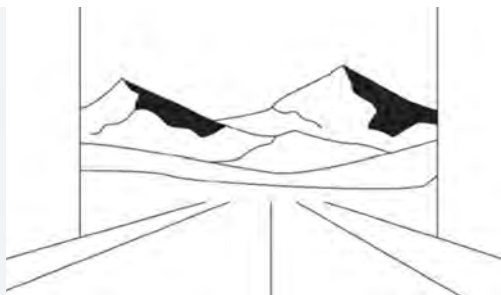
page gauche:
Relevé des différents profils de rues avec
insertion du tramway, des plantations,
Stübgen, J., « Der Städtebau »,
1^{ère} Edition 1890, Edition Vieweg,
pp.97, 231, 1980.

Aménagement des espaces publics
complémentaires à l'insertion d'une
nouvelle ligne de tram, place centrale
et renforcement de l'intermodalité,
Le Havre, Y. Lyon, MRS transport et
développement, Werk, p.31, n°3 2010.

La profondeur de champs obliérée

Garder ouvert le vide : c'est le plus grand de tous les arts ! (Handke).

L'hypothèse de créer une synergie entre l'arrivée du tram (TCMC) et le centre commercial de Balexert montre l'intérêt des grandes enseignes à l'égard des transports collectifs. Toutefois, la Commission rappelle qu'une route appartient au domaine public et que son appropriation par le « privé » doit demeurer exceptionnelle. La Commission s'est montrée défavorable à l'extension du centre commercial car le volume annexé occasionne un espace couvert de 130 mètres de long sur 5 mètres de haut. Si la Commission admet à l'évidence que l'entrée piétonne actuelle doit être améliorée, elle souligne les qualités de dégagement et la profondeur de champs de la route de Meyrin. Son tracé typique des routes françaises du dix-huitième siècle dite « en droiture » épouse le relief et ouvre des vues sur le grand paysage, qui sont obliérées par le nouveau volume bâti. La Commission a suggéré de ménager une entrée dans l'épaisseur du parking existant, en supprimant quelques places de stationnements correspondant au report d'une partie de la clientèle vers le tram (estimé à 25%) et de densifier la pointe du site occupée notamment par un garage.



Profondeur de champ de la route de Meyrin, PACA Genève-Meyrin-Saint-Genis, équipe Obras, Projet d'agglomération, juin 2009.

Concevoir la rue comme un espace desservant deux rives

Qu'il s'agisse du prolongement du tram TCOB au-delà de la croisée de Bernex, du TCMC au-delà du CERN, ou de l'avenue des Communes-Réunies, le choix de changer la position centrale du site pour un site propre latéral, semble motivée par une analyse des rives existantes et par le constat de ce que l'une d'elles comporte plus d'utilisateurs que l'autre (ce qui ne sera plus le cas à terme). En rompant avec les règles de symétrie de la rue traditionnelle, on introduit un déséquilibre qui renforce in fine l'aspect routier de la voie. La position centrale de la plate-forme du tramway offre de nombreux avantages puisqu'elle permet de scinder la chaussée en deux et facilite la traversée des piétons. La plate-forme tram joue alors le rôle d'un terre-plein. La ligne peut couper un rond-point (comme dans le cas de la Seftigenstrasse, Wabern, Berne) et elle permet de fluidifier l'ensemble du trafic sur la voie, en obligeant chacun à se tenir dans son espace. Il est important de relever que l'ensemble des traités d'urbanisme publiés dans l'entre-deux-guerres au moment du développement des réseaux de tramway, défendent nettement la position centrale pour les voies situées dans les zones urbaines et la position en accotement sur les trottoirs pour les espaces de faible densité. « On ne peut se satisfaire de façon durable de voies dissymétriques, excepté lorsqu'on a affaire à un mur, un fleuve ou un parc » (Joyant, E., « Traité d'urbanisme », Pa-



Aménagement du tram de Bordeaux
Jean Jaures, photos MRS transport et développement, 2010.

ris, 1923, in Malverti). Par ailleurs, il est nécessaire de pouvoir lire une continuité dans les projets d'aménagement, qu'il s'agisse des trottoirs, des pistes cyclables, des chaussées, des matériaux de revêtements, du mobilier urbain et des plantations. La voie travaille par bandes dans le plan. La voie de tramway avec ses stations doit s'intégrer à ces bandes continues dans la ville. Le trottoir a pour mission d'accueillir les déplacements des piétons, les plantations, le mobilier urbain, l'accès au quartier et le cas échéant l'accès aux propriétés riveraines. Ne pas respecter cette règle de continuité revient à nier la notion même de rue.

Bibliographie

- LYNCH, K., «L'image de la Cité», 1ère édition 1960. Dunod, 1999.
 HANDKE, P., interview, 1984.
 CERTU, «Les boulevards urbains, des voies qui permettent de réconcilier vie locale et circulation», n°28, janvier 1992.
 SIZA, A., «Imaginar a Evidencia», 1998, extraits traduits pour le Grand prix de l'Urbanisme 2008, p.28.
 MALVERTI, X., «Transport urbain, le tramway et ses rives: l'exemple de Grenoble», Ecole d'architecture de Grenoble.
 MANGIN, D., «La ville franchisée, forme et structure de la ville contemporaine», Editions de la Villette, 2004.
 OFFICE DES PONTS ET CHAUSSÉES DU CANTON DE BERNE, «Croissance sans fin du trafic: quelles solutions?», bulletin d'information pour les clients et les partenaires de l'office des ponts et chaussées du canton de Berne. n°7 novembre 2004.
 OFFICE DES PONTS ET CHAUSSÉES DU CANTON DE BERN, «Trafic routier: oui à la cohabitation, non à la domination, le modèle bernois transposé dans la planification et la pratique», bve tba ueber berner-modell luftreinhaltung.pdf, 2007.
 MANGIN, D., «La notion d'espace public libre d'accès et gratuit est de plus en plus menacée», entretien, 15 décembre 2008.
 MASBOUNGH, A., «La ville passante, David Mangin, Grand prix de l'urbanisme 2008», Editions Parenthèses, Marseille, 2008.
 MIMRAM, M., «Le territoire est un bien précieux», article paru dans Le Monde, 05.08.2009.



La ligne verte, boulevard du Général de Gaule: un espace partagé, Nantes.
 Chemetoff, A., «Visites», Editions Archibooks & Sautereau, p.452, 2009.

