

Pour un urbanisme **interstitiel**

A Genève, une part de l'urbanité de la ville s'est peu à peu étiolée : voilà le constat fait par une étude prospective portant sur le quartier des Eaux-Vives, réalisée à compte d'auteur par le bureau d'urbanisme Garcia-Forster & partenaires¹. L'agrément de la flânerie est altéré, le piéton se voit offrir peu d'occasions de haltes, les espaces interstitiels sont accaparés par des usages d'opportunité, dont le stockage de véhicules prend la plus large part. Or, la structure en îlots des quartiers faubouriens recèle un potentiel de requalification important, et l'un des objectifs de l'étude est de contribuer à la mise sur pied d'une stratégie d'intervention qui pourrait par la suite être appliquée à d'autres quartiers de la ville.

D'emblée, en préface de leur étude, les auteurs jugent l'état des espaces publics à Genève insatisfaisant en comparaison nationale et internationale : « Dans de nombreuses villes européennes, de Barcelone à Londres en passant par Zurich et Bâle, l'amélioration des espaces publics et leur gestion devient une politique d'aménagement prioritaire (...). A Genève, bien que certains responsables politiques aient depuis quelques années essayé de changer cette situation, peu de choses ont pu être réalisées, faute d'une volonté politique globale. » Ils voient dans la rareté et la cherté des terrains le facteur principal de ces difficultés à aménager l'espace public, mais relèvent aussi l'emprise de la voiture dans un milieu urbain qui est le plus dense en Suisse.

Quartier des Eaux-Vives

Le quartier faubourien des Eaux-Vives est caractérisé par un tissu irrégulier d'îlots à cours, avec une forte densité bâtie. Malgré la présence, à proximité, du Quai Gustave Ador et du Parc La Grange, on note une carence d'espaces publics à

l'intérieur du quartier, avec notamment très peu de poches de verdure.

Les cours permettent, potentiellement, d'offrir des parcours transversaux, à l'écart des voies de circulation automobile. Normalement accessibles pour les passants, ils sont déjà utilisés « en douce » par les riverains. L'inventaire révèle une forte présence de voitures stockées dans ces cours. Il en résulte un grand nombre de micro-aménagements utilitaires, qui obstruent l'espace : murets, boxes à voitures, couverts, entrepôts. L'une des difficultés majeures pour envisager un aménagement de ces cours provient de leur statut foncier



¹ Projet conçu et réalisé par Elisabeth Garcia-Forster, Nicolas Bassand, Alejandro Cabrera, Isabel Garcia, Agathe Mauron, avec des contributions de Lise Barde, Marc Nemeth, Lionel Roesti, Salvatore Scarnera et Sven Zihlmann

Fig. 1 : Situation du quartier des Eaux-Vives

Fig. 2 à 4 : Inventaires des cours et des passages, propositions d'aménagement

Fig. 5: Cour 1, état actuel et proposition d'aménagement

Fig. 6: Cour-rue 4, état actuel et proposition d'aménagement

Fig. 7: Cour 15, état actuel et proposition d'aménagement

Fig. 8: Cour 36, état actuel et proposition d'aménagement



2



3



4

privé, de la variété des ayant-droits et de leurs intérêts particuliers. Un processus de projet autoritaire n'aurait ici, dès lors, guère de chances d'être accepté.

Hypothèses de projet

La démarche des auteurs a consisté à identifier quatre parcours existants et potentiels (fig. 2 à 4), puis à proposer des hypothèses d'aménagement selon les critères suivants :

- parcours destinés aux piétons et à la mobilité douce, offrant des haltes ponctuelles,
- mise en valeur d'équipements publics de quartier (cinéma, théâtres, écoles),
- prise en compte d'une perception spatiale sonore et visuelle dans les cours (toitures végétalisées et éventuellement accessibles, arborisation, assainissement des espaces résiduels),
- lieux de rencontres (bancs, jardins, squares, jeux pour enfants),
- identification et mise en valeur des petites entreprises du secteur secondaire, dont les activités sont susceptibles de renforcer la vie et l'identité du quartier.

Ces parcours relient chacun un certain nombre de cours qui ont perdu leurs qualités originelles. Naguère, elles offraient des poches de calme visuel qui contrastaient avec les nuisances de la rue, offrant des lieux de halte et possédant chacune une identité liée à des activités artisanales qui, peu à peu, ont migré en périphérie sous la pression des activités tertiaires.

L'ensemble de ces micro-projets (fig. 5 à 10) vise à tester les potentialités existantes et leur capacité à s'inscrire dans la politique d'aménagement de la Ville de Genève, et notamment le projet intitulé : « 200 rues piétonnes d'ici 2020 ».

Questions et stratégies

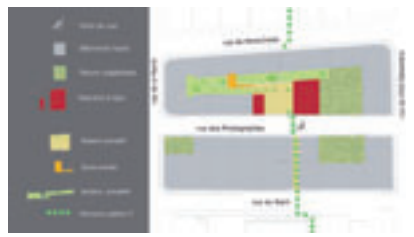
Ce travail prospectif soulève plusieurs questions et remarques. Est-il possible de simplement restaurer un fonctionnement spatial qui avait sa pertinence à la fin du XIX^e siècle, en inversant les processus qui ont conduit à l'exode des activités artisanales ? En corollaire, quelles seraient les activités, viables dans le contexte économique actuel, susceptibles de les remplacer ? S'il paraît évident que le stockage de véhicules privés soit le facteur principal de la dégradation des qualités spatiales des îlots à cour, quelles sont les alternatives pour offrir des places de parking, et quel serait le ratio coût/rentabilité de ces équipements ?

Si la valeur foncière intrinsèque de ces espaces ne paraît pas discutable, et si leur rendement direct est très faible, leur affectation en espaces publics ne semble guère pouvoir per-



5

6



7

8

Fig. 9 : Parcours piéton 1, « Lac »

Fig. 10 : Secteur Nant-Cordiers, état actuel et proposition d'aménagement

(Tous les documents illustrant cet article ont été fournis par le bureau Garcia-Forster et partenaires.)



9

10

mettre une valorisation directe supérieure. Néanmoins, à une échelle plus large – attractivité touristique de la ville, qualité de vie des riverains, valorisation des immeubles attenants – la rentabilité indirecte d'un aménagement de qualité paraît peu contestable. Dès lors, où trouver des ressources permettant de financer les aménagements nécessaires et comment convaincre les acteurs privés de contribuer éventuellement à celles-ci ?

Enfin, du fait de l'intrication des divers modes de propriété foncière, il paraît peu probable d'obtenir immédiatement un consensus large sur la seule base de ces esquisses préalables. Dès lors, il convient de réfléchir sur une stratégie générale d'implication des acteurs publics et privés.

Plusieurs pistes, déjà expérimentées ailleurs, pourraient être examinées. On songe notamment à la Ville de Bienne, où la mise en place de tronçons de rues piétonnes a fait l'objet d'aménagements provisoires et peu onéreux, testés durant six mois. Le bilan de leur impact a notamment été mesuré en concertation avec les habitants et les commerçants riverains, avant de faire l'objet d'un aménagement définitif. Dans un même ordre d'idées, le recours à des installations végétales provisoires a été expérimenté lors des quatre éditions de la

manifestation Lausanne Jardins. Dans ce cas, elles permettraient également l'identification d'acteurs susceptibles d'être impliqués dans des aménagements pérennes ultérieurs, tout comme la mobilisation transversale fructueuse de différents services de l'administration. Ce dernier point revêt en effet une importance primordiale. Or justement, l'administration genevoise dispose aujourd'hui de ressources et de compétences nécessaires pour le pilotage transversal d'un tel projet, tant au sein du service des espaces verts que de ceux de l'urbanisme, de l'architecture ou des espaces publics.

Si, pour l'agglomération genevoise, on parle aujourd'hui beaucoup des grands projets (CEVA, Praille-Acacias-Vernets, Plan d'agglomération franco-valdo-genevois), il paraît néanmoins nécessaire de concevoir des projets urbains qui partent de la plus petite échelle, celle qui concernent les habitants dans leurs espaces de proximité. Ce concept d'« urbanisme interstitiel », théorisé et testé par le bureau Garcia-Forster & partenaires, apparaît donc comme une piste prometteuse, pour autant qu'il soit accompagné de la mise au point d'un processus stratégique – et de la volonté politique – capable de permettre sa mise en œuvre.

Francesco Della Casa