

Ville de Genève / Alain Grandchamp / Documentation photographique

ESPACES PUBLICS GARE CEVA EAUX-VIVES

PAYSAGISME | ARCHITECTURE-PAYSAGISME | URBANISME

Concours de projets d'espaces publics
à un degré en procédure ouverte
janvier 2011



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

POST TENEBRAS LUX



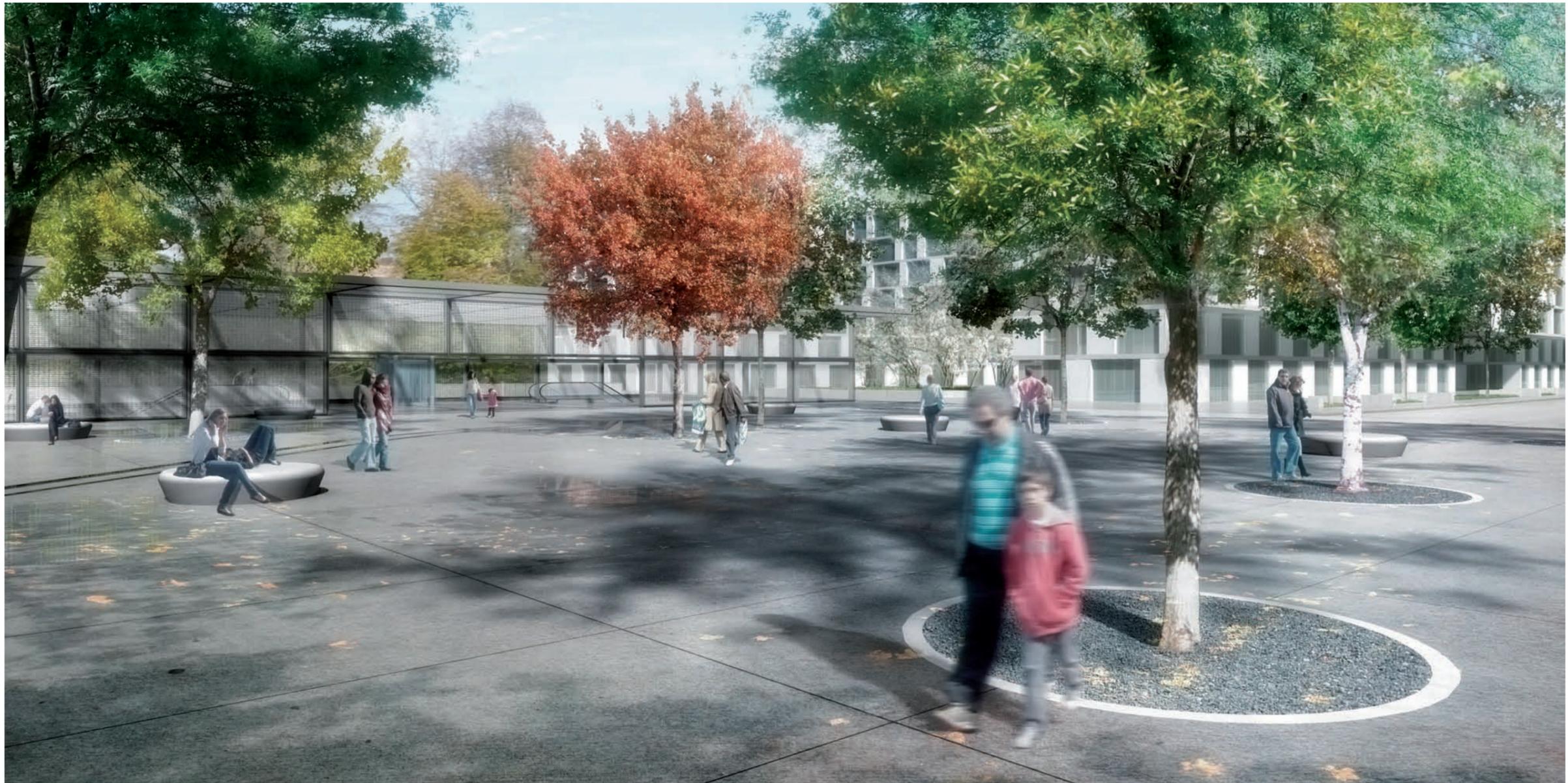
VILLE DE
GENÈVE





Gare Ceva Eaux-Vives

Concours de projets d'espaces publics
à un degré en procédure ouverte
Rapport du jury, janvier 2011



archigraphe | Philippe Comtaut

INTRODUCTION

Concours espace CEVA Eaux-Vives

La nouvelle gare CEVA des Eaux-Vives est l'occasion de poser les jalons d'un projet urbain d'un genre nouveau pour Genève. L'ancienne ligne ferroviaire abandonnée, dont les buttoirs surplombent toujours la route de Chêne sur un promontoire haut de cinq mètres, deviendra la colonne vertébrale des circulations douces pour les quartiers avoisinants. Le paysage abandonné des anciennes voies ferrées en plein cœur de ville surprend par sa profondeur et son charme insolites. On peut bien imaginer qu'un nouvel art de vivre et d'habiter viendra s'installer ici parmi les herbes folles dans un quartier définissant une nouvelle forme d'urbanité durable. Or la complexité topographique du site des Eaux-Vives ainsi que les diverses contraintes liées au bâti et à la circulation mènent à croire que la réalité est en fait tout autre. Rien n'est plus dur que de mettre en œuvre la continuité des circulations piétonnes et douces avec élégance et retenue en ce lieu.

Les quelques bureaux qui ont bien voulu répondre au mandat l'ont fait malgré un report de calendrier sur les cinq prochaines années, et au regard des conditions de terrain particulièrement ingrates et difficiles à résoudre. En effet, les dénivelés transversaux entre l'esplanade des Eaux-Vives et la rue Viollier en contrebas, ainsi que l'esplanade des Eaux-Vives et la route de Chêne, exigeaient un travail tout en finesse et précision, garantes d'une grande expérience. Le degré de résolution et d'aboutissement topographiques ainsi que la différenciation des ambiances urbaines et paysagères entre les différents secteurs du projet ont permis au jury de discuter et comparer les différentes soumissions dans un échange d'avis ouvert et animé. Dans ce concours où tous les espoirs d'un renouveau urbain étaient permis, la réalité du terrain et la faisabilité du projet ont rapidement rattrapé chaque projet et joué un rôle primordial dans l'attribution du lauréat.

Après une visite du site sous un soleil frais, et au fur et à mesure des délibérations, les membres du jury se sont rendus à l'évidence qu'un parti clair et modeste en matière de projet urbain était souhaitable pour le site des Eaux-Vives. En effet, l'artificialité de l'esplanade de la nouvelle gare des Eaux-Vives doit à l'avenir contraster avec la nouvelle plage qu'elle desservira en bord de lac. Il ne s'agit donc pas d'imiter la nature sur cette esplanade, mais bien de trouver une expression de paysage pour

une nouvelle forme d'espace urbain sur dalle. En d'autres termes, le jury a su choisir un projet dont le paysage tripartite répondait aux contraintes programmatiques du lieu. Le résultat de ce concours met bien en évidence toute la complexité et le jeu d'équilibre d'un urbanisme nouveau posé sur une situation topographique préexistante et contraignante. Malgré la variété et la richesse des différents projets soumis, il semble, au regard des contraintes particulièrement exigeantes du programme et du site, que le jury se soit orienté vers une solution pleine de sagesse et de sobriété qui pourra s'étoffer à l'avenir. Le jury, dans son ensemble, reste convaincu que le lauréat retenu saura porter à son terme sereinement tout l'espoir investi dans le projet CEVA des Eaux Vives.

M. Christophe GIROT, architecte paysagiste, président du jury, Zurich

Genève, janvier 2011
RAPPORT DU JURY

01 / ORGANISATEUR ET MAÎTRE D'OUVRAGE

La Ville de Genève est l'organisateur du concours.

La Ville de Genève est le maître d'ouvrage pour le développement du projet et pour la réalisation des espaces publics, projet qui s'élaborera en partenariat avec l'Etat de Genève et CFF Immobilier.

02 / GENRE DE CONCOURS ET PROCÉDURE

Il s'agit d'un concours de projets d'espaces publics en procédure ouverte, à un degré, tel que défini par les articles 3 et 6 du règlement SIA 142, édition 2009, et conforme aux prescriptions nationales et internationales en matière de marchés publics.

03 / OBJET ET OBJECTIFS DU CONCOURS

Objectifs généraux

La SOVAGEV (Société simple de valorisation de terrains situés en gare des Eaux-Vives) a été constituée dans le but d'associer les trois maîtres de l'ouvrage des projets de reconstruction du site de la gare des Eaux-Vives (Etat de Genève, Ville de Genève et CFF Immobilier) en vue d'établir un processus de développement concerté et un projet de qualité pour ce site, qui deviendra, avec la gare CEVA (Cornavin - Eaux-Vives – Annemasse), un nouveau pôle urbain.

Pour ce faire, la SOVAGEV a décidé d'inverser les séquences d'élaboration des projets et de privilégier dans un premier temps un véritable projet d'espace public, autour duquel viendront, par la suite, prendre place les constructions. C'est ainsi un processus peu habituel qui est mis en place, qui contraindra le bâti à s'adapter aux lignes directrices et concepts nécessaires à la réalisation de l'espace public et non pas un espace public qui prendra place, tant bien que mal, dans les interstices laissés par le bâti.

Construire d'abord le vide et l'espace public, puis les bâtiments: tel est le défi qu'il a été décidé de relever.

Les raisons en sont multiples et tiennent pour l'essentiel à la vocation particulière de ce lieu: interface des transports régionaux et locaux, configuration topographique particulière, qui relie les quartiers du bas des Eaux-Vives, côté lac et parc, avec les quartiers de la route de Chêne, enjeux majeurs d'usage et de qualification de l'esplanade de couverture des voies du CEVA, relations avec les émergences CEVA et la galerie commerciale, articulation avec le projet Voie Verte de l'agglomération sont autant de thématiques auxquelles le projet lauréat devra apporter la plus juste réponse.

Il s'agissait donc de concevoir un véritable projet d'espace public, en lien non seulement avec la future gare du CEVA mais aussi comme nouveau pôle de centralité de la rive gauche, en intégrant une réflexion sensible de la morphologie du terrain.

04 / PROGRAMME

Le concept d'aménagement des espaces publics doit définir la relation de tous les rez-de-chaussée des immeubles avec l'espace public. Une attention particulière est portée sur la gestion des flux (piétons/vélos) et des parcours, tenant compte d'une part des données exprimées par le plan de quartier et d'autre part des particularités topographiques du site. Cet aspect doit être traité par les concurrents de manière à exprimer clairement les relations entre l'espace public et les surfaces bâties définies par le plan directeur de quartier (PDQ).

Le plan doit répondre, notamment, aux questions relatives à :

- la gestion des divers flux (piétons, mobilité douce, livraisons, voirie, accès service incendie et sécurité (SIS));
- la typologie des relations spatiales entre public et privé;
- l'accessibilité aux immeubles de logements;
- l'accessibilité aux surfaces affectées aux activités, y compris à la galerie commerciale du niveau mezzanine de la gare;
- la qualité et la nature des matériaux utilisés (revêtement de sol);
- la conception de l'éclairage public;
- la végétation;
- l'intégration des emplacements pour la levée des déchets et ordures ménagères.

05 / CRITÈRES D'APPRÉCIATION

Les propositions ont été jugées sur la base des critères suivants :

- qualité urbanistique et architecturale générale du projet d'espace public ;
- compréhension du lieu, de son rapport au tissu existant et de sa topographie ;
- capacité de la proposition à favoriser des pratiques sociales ;
- intégration des besoins des piétons, des cyclistes, des riverains, des transports publics et des services et équipements publics, des fonctionnalités induites par la halte CEVA ;
- respect de la volonté de durabilité et de simplicité (choix des matériaux, gestion des eaux de surface, etc.), économie des moyens ;
- économie générale du projet.

L'ordre dans lequel ils sont mentionnés ne correspond pas nécessairement à un ordre de priorité.

06 / JURY

Président du jury	M. Christophe GIROT , architecte-paysagiste, professeur EPFZ
Vice-présidente	M^{me} Isabelle CHAROLLAIS , architecte, codirectrice du Département des constructions et de l'aménagement, Ville de Genève
Membres professionnels	M. Bruno MARCHAND , architecte urbaniste, Genève M. Pierre BONNET , architecte, Genève M. Jean-Paul CHABBEY , architecte, Monthey M^{me} Emmanuelle BONNEMAISON , architecte et architecte-paysagiste, Lausanne M^{me} Hikari KIKUCHI , architecte-paysagiste, Genève M. Olivier MAULER , ingénieur civil, Neuchâtel
Membres représentants	M^{me} Marie-Hélène GIRAUD , architecte et architecte-paysagiste, cheffe du service de l'aménagement urbain et de la mobilité, Ville de Genève M^{me} Bojana VASILJEVIC MENOUD , architecte, direction générale de l'aménagement du territoire (DT), Etat de Genève

	<p>M. Georges ALBERT, architecte, département des constructions des technologies et de l'information (DCTI), Etat de Genève, représentant SOVAGEV, société simple de valorisation de terrains situés en gare des Eaux-Vives</p> <p>M. Daniel HURNI, architecte, chef de projet, CFF Immobilier - développement Ouest</p> <p>M. Cyril DUMAS, architecte, chef de projet architecture, CEVA</p> <p>M. Eric PEYTREMANN, représentant des habitants des Eaux-Vives, association Vivre aux Eaux-Vives</p>
Suppléants	<p>M^{me} Anne-Marie MOKRANI, architecte et urbaniste, service d'urbanisme, Ville de Genève</p> <p>M^{me} Barbara TIRONE, architecte, Genève</p>
Experts	<p>M. Julio DE BLAS, ingénieur civil, service du génie civil, Ville de Genève</p> <p>M. Olivier ROBERT, architecte-paysagiste, service des espaces verts, Ville de Genève</p> <p>M. Philippe BURRI, ingénieur en transport, bureau bcph</p> <p>M. Santiago ACHI, ingénieur, direction générale de la mobilité</p> <p>M. Bernard ZURBRUGG, ingénieur, transports publics genevois</p> <p>M^{me} Florence COLACE, architecte-éclairagiste, service de l'aménagement urbain et de la mobilité</p> <p>M. Olivier CANDOLFI, ingénieur en éclairage public, service de l'aménagement urbain et de la mobilité</p> <p>M. Michel COUBES, expert économique, IEC</p>
Assistance technique	<p>M. Hervé FOURNIER, architecte urbaniste EAUG, Genève</p> <p>M^{me} Patricia GALLAY, architecte-paysagiste, service de l'aménagement urbain et de la mobilité, Ville de Genève</p>

07 / DISTINCTIONS ET PRIX

Le jury a disposé d'une somme globale de Fr. 190 000.– HT pour l'attribution d'environ 5 prix et d'éventuelles mentions, dans les limites fixées par l'article 17.3 du règlement SIA 142, édition 2009.

08 / CALENDRIER DU CONCOURS

ouverture des inscriptions	21 juin 2010
questions jusqu'au	27 août 2010
réponses du jury sur SIMAP dès le	13 septembre 2010
rendu des projets jusqu'au	18 novembre 2010
jugement les	9 et 10 décembre 2010
remise des prix et inauguration	10 janvier 2011
exposition des projets du	11 au 28 janvier 2011

09 / LISTE DES PROJETS RENDUS

L'organisateur a reçu 11 inscriptions. 7 projets ont été remis à l'organisateur.

- 1 **maisondupeupl**
- 2 **COULISSES**
- 3 **COMPOSTAGE**
- 4 **LIEU DE VILLE**
- 5 **710145**
- 6 **red carpet**
- 7 **confluences**

10 / CONTRÔLE ET CONFORMITÉ DES PROJETS RENDUS

Les contrôles de conformité ont été effectués préalablement au jugement par l'organisateur du concours, l'assistance technique et les collaborateurs de la Ville de Genève .

Tous les dossiers sont parvenus dans les délais, sont complets et contiennent les pièces conformes.

11 / EXPERTISE DES PROJETS RENDUS

L'expertise des projets s'est référée au programme du concours ainsi qu'aux réponses aux questions des concurrents.

Elle a été conduite du 22 novembre au 3 décembre 2010 par les experts du jury, soit :

M. Julio DE BLAS, ingénieur civil, service du génie civil, Ville de Genève

M. Olivier ROBERT, architecte-paysagiste, service des espaces verts, Ville de Genève

M. Philippe BURRI, ingénieur en transport, bureau bcph

M. Santiago ACHI, ingénieur, direction générale de la mobilité

M. Bernard ZURBRUGG, ingénieur, transports publics genevois

M^{me} Florence COLACE, architecte-éclairagiste, service de l'aménagement urbain et de la mobilité

M. Olivier CANDOLFI, ingénieur en éclairage public, service de l'aménagement urbain et de la mobilité

M. Michel COUBES, expert économique, IEC

12 / JUGEMENT

12.1 / DÉROULEMENT DU JUGEMENT

Le jury a siégé les 9 et 10 décembre 2010.

12.2 / PROJETS ADMIS AU JUGEMENT

Compte tenu des contrôles de conformité des projets rendus, le jury décide, à l'unanimité, d'admettre au jugement tous les projets parvenus chez l'organisateur.

12.3 / PRISE DE CONNAISSANCE DES PROJETS

L'ensemble du jury procède à une première prise de connaissance des projets, en présence des organisateurs, qui commentent chacun des projets devant les planches.

12.4 / PROJETS À EXCLURE DE LA RÉPARTITION DES PRIX, CONFORMITÉ AU PROGRAMME

Après la première prise de connaissance des projets, le jury constate que les projets remis répondent au programme et au cahier des charges. Il décide donc à l'unanimité de n'exclure aucun des projets rendus de la répartition des prix.

12.5 / PREMIER TOUR DU JUGEMENT

Après une visite du site, le jury effectue un premier tour de jugement et décide d'écarter, pour la suite du jugement, les projets répondant le moins bien aux critères principaux suivants :

- qualité urbanistique et architecturale générale du projet d'espace public ;
- compréhension du lieu, de son rapport au tissu existant et de sa topographie ;

Les projets éliminés à l'issue de ce premier tour sont les suivants :

3 COMPOSTAGE

6 red carpet

12.6 / DEUXIEME TOUR DU JUGEMENT

Le jury procède ensuite, devant tous les projets conservés, à une analyse plus détaillée des projets, en tenant compte de l'ensemble des critères de jugement.

A l'issue de ce second tour d'examen des projets, et après une discussion approfondie, le jury décide de garder les 5 projets restants pour le classement final.

12.7 / TOUR DE RATTRAPAGE

Avant de procéder au classement final et à l'attribution des prix et mentions, le jury effectue un tour de rattrapage, en réexaminant une dernière fois l'ensemble des projets admis au jugement. Ce travail ne permet le repêchage d'aucun des projets éliminés.

12.8 / RÉSULTATS DU JUGEMENT ET ATTRIBUTION DES PRIX ET MENTIONS

Après une discussion générale et un dernier examen approfondi des projets restants, qui font chacun l'objet d'une critique complète, le jury procède au classement final des projets conservés et attribue, à l'unanimité, le premier prix, premier rang, et à la majorité, les prix et rangs suivants, en conformité avec le point 1.05 du programme du concours.

1^e rang – 1^{er} prix	N° 2 COULISSES	Fr. 70'000.- HT
2^e rang – 2^e prix	N° 4 LIEU DE VILLE	Fr. 40'000.- HT
3^e rang – 3^e prix	N° 7 confluences	Fr. 35'000.- HT
4^e rang – 4^e prix	N° 1 maisondupeupl	Fr. 25'000.- HT
5^e rang – 5^e prix	N° 5 710145	Fr. 20'000.- HT

13 / RECOMMANDATIONS DU JURY

Le jury remercie les concurrents pour l'important travail fourni. Le petit nombre des dossiers rendus témoigne de la complexité de la problématique. Malgré cela, la diversité des propositions a aidé le jury à bien mesurer les enjeux de ce concours et le rapport que ce projet d'espace public doit entretenir avec les différents projets en cours ou à élaborer sur ce site en mutation.

L'examen attentif des projets ainsi que la visite effectuée sur place ont permis au jury d'identifier les contraintes et atouts du lieu et de construire une lecture commune du site. Les problématiques identifiées comme essentielles dans le cadre de ce concours se situent à différentes échelles. Elles concernent, notamment, la topographie générale du lieu, la relation entre les constructions et les espaces non bâtis, l'articulation des espaces de l'esplanade publique centrale, de la rue de desserte Viollier et de l'avenue de la gare des Eaux-Vives avec les débouchés de la route de Chêne et de la Voie Verte, du côté de la rue Frank Thomas, le rapport entre les espaces publics futurs et les espaces publics existants. A l'évidence, les problématiques sont nombreuses et complexes, et le travail fourni par les concurrents ne permet pas de résoudre de manière complète et aboutie toutes les questions posées.

Par ailleurs, le jury relève que le développement du projet se déroulera sur une longue durée, en coordination avec de nombreux acteurs. Dans ce contexte, la proposition à retenir pour l'aménagement des espaces publics sur le site de la gare des Eaux-Vives doit, à la fois, s'imposer grâce à un concept clair et fort et présenter une capacité à s'adapter et à évoluer en lien les futurs projets de construction.

Pour toutes ces raisons, le jury est convaincu que le projet lauréat N° 2, «Coulisses», classé à l'unanimité du jury au premier rang, premier prix, possède toutes les qualités intrinsèques et les potentialités pour un développement répondant aux attentes du maître de l'ouvrage.

En conséquence, le jury, à l'unanimité, recommande au maître de l'ouvrage d'attribuer le mandat d'étude et de réalisation du projet d'espaces publics aux auteurs du projet lauréat N° 2, «Coulisses».

Dans le cadre du développement du projet, qui devra se faire en préservant les caractéristiques et qualités décrites dans le commentaire rédigé par le jury, celui-ci émet les recommandations suivantes :

- préserver les qualités et les spécificités proposées pour les différents secteurs, soit : desserte Viollier traitée comme un espace paysager en continuité des espaces adjacents, esplanade en tant que place publique strictement piétonne, avenue de la Gare des Eaux-Vives comme une voie plus urbaine à priorité piétonne ;
- préserver la répartition proposée pour la circulation et la réduction maximale du trafic sur la desserte Viollier ;
- réétudier les raccords topographiques de l'esplanade avec la route de Chêne jusqu'à l'avenue Théodore-Weber et avec la Voie Verte du côté du chemin Frank Thomas ;
- ajuster et simplifier la topologie des aménagements sur l'esplanade ;
- affiner les détails des propositions pour les différents revêtements de sols ;
- préciser et confirmer le bon fonctionnement des espaces dévolus aux cyclistes, notamment la relation entre la Voie Verte et la traversée de la route de Chêne, ainsi que l'emplacement des stationnements vélos et de la station vélos ;
- vérifier les choix des essences et affiner la stratégie proposée pour la végétation dans son ensemble.

14 / APPROBATION DU JURY

Président du jury

M. CHRISTOPHE GIROT

Vice-présidente

M^{me} Isabelle CHAROLLAIS

Membres professionnels

M. Bruno MARCHAND

M. Pierre BONNET

M. Jean-Paul CHABBEY

M^{me} Emmanuelle BONNEMAISON

M^{me} Hikari KIKUCHI

M. Olivier MAULER

Membres représentants

M^{me} Marie-Hélène GIRAUD

M^{me} Bojana VASILJEVIC MENOUD

M. Georges ALBERT

M. Daniel HURNI

M. Cyril DUMAS

M. Eric PEYTREMANN

Suppléantes

M^{me} Anne-Marie MOKRANI

M^{me} Barbara TIRONE

Pour le maître d'ouvrage,

M^{me} Isabelle CHAROLLAIS

The image shows a collection of handwritten signatures in blue ink. At the top, there is a signature that appears to be 'C. Girot'. Below it is 'Isabelle Charollais'. Then, there are several signatures for the professional members: 'Bruno Marchand', 'Pierre Bonnet', 'Jean-Paul Chabbe', 'Emmanuelle Bonnemaison', 'Hikari Kikuchi', and 'Olivier Mauler'. The representative members' signatures include 'Marie-Hélène Giraud' (with 'excusée' written below), 'Bojana Vasiljevic Menoud', 'Georges Albert', 'Daniel Hurni', 'Cyril Dumas', and 'Eric Peytremann'. The supplementary members' signatures are 'Anne-Marie Mokrani' and 'Barbara Tirone'. Finally, at the bottom, there is a signature for 'Isabelle Charollais' representing the client.

15 / LEVÉE DE L'ANONYMAT

Suite au classement et à l'attribution des prix, le jury procède à l'ouverture des enveloppes cachetées des concurrents et lève l'anonymat en suivant l'ordre du classement.

1^{er} rang | 1^{er} prix

Projet n° 2

COULISSES

Bureau d'architectes

MSV architectes urbanistes sàrl

Rue Eugène-Marziano 39 | 1227 Les Acacias | Suisse

Collaborateurs

Béatrice Manzoni | Simon Schmidig | Yves Vieuxloup | Vincent Manzoni
Quentin Bailat | Blerd Zequiraj

Conception lumière

François Gschwind

Rue Bancel 2 | 69007 Lyon | France

2^e rang | 2^e prix

Projet n° 4

LIEU DE VILLE

Bureau d'architectes

EMA Eric Maria architectes sàrl

Rue du Léman 3 | 1201 Genève | Suisse

Collaborateurs

Emanuele Boccoardo | Daniela Fortuna | Youcef Mezzour | Agnieska Broda

Bureau paysagistes

Paysagection SA architectes-paysagistes SIA

Olivier Lasserre | Marteen Brai

Bureau ingénieurs

SCHERLER SA Ingénieurs conseils | Bernard Delavy

3^e rang | 3^e prix

Projet n° 7

confluences

Bureau d'architectes

FHY | FOLLACCI-HERVIEU-YOON architectes

Bd de Ménilmontant 125 | 75011 Paris | France

Collaborateurs

Pierre-Emile Follacci | Astrid Hervieu | Tae-Hoon Yoon | Gaëlle Anastasio
Florian Camani

Bureau paysagistes

TN PLUS Paysagistes dplg | Jean Christophe Nani | Andras Jambor

Lumière dans l'Architecture

ATELIER ROLAND JEOL | Guillaume Jeol | Karine Jeol | Claire Frenois

Projet n° 1

maisondupeupl

Bureau d'architectes

ma0 | emmezero studio d'architettura

Via Giuseppe Libetta 15 | 00154 Roma | Italie

4^e rang | 4^e prix

Projet n° 5

710145

Bureau d'architectes

HAGER Landschaftsarchitektur AG

Bergstrasse 85 | 8032 Zurich | Suisse

Collaborateurs

Guido Hager | Pascal Posset | Kerstin Marx | Dirk Stendel

Bureau ingénieurs

Kontextplan AG Ingénieurs transport

Markus Hofstetter | Stéphanie Stahei

Consultants d'architecture

Giuliani Hönger dipl. Architekten ETH SIA BSA

Christian Hönger | Lorenzo Giuliani

5^e rang | 5^e prix

Bureaux non primés par ordre de rendu :

Projet n° 3

COMPOSTAGE

Bureau d'architectes

GILBERT HENCHOZ architectes et paysagistes SA

Route de Jussy 29 | 1226 Thônex | Suisse

Collaborateurs

François Pernet | Alanig Le Calvez

Projet n° 6

red carpet

Bureau d'architectes

Lp2 PRATI PRAHIN LOPEZ

Rue du Môle 38 bis | 1201 Genève | Suisse

Collaborateurs

Ana Cristina Baudic

1^{er} RANG | 1^{er} PRIX

Projet n° 2

COULISSES

Bureau d'architectes

MSV architectes urbanistes sàrl

Rue Eugène-Marziano 39 | 1227 Les Acacias | Suisse

Collaborateurs

Béatrice Manzoni | Simon Schmidig | Yves Vieuxloup

Vincent Manzoni | Quentin Bailat | Blerd Zequiraj

Conception lumière

François Gschwind

Rue Bancel 2 | 69007 Lyon | France

paysage en coulisses



1 Allées paysagères

L'avenue de la gare des Eaux-Vives est pensée comme un parc linéaire s'ouvrant sur le parvis de la gare.

La lisibilité et le fonctionnement de l'avenue sont assurés par la mise en place d'allées plantées (Pyrus calleryana) en complément des marronniers existants. Des bancs délimitent les pieds d'arbres végétalisés et scandent l'espace de jours comme de nuit, grâce à un éclairage intégré. Espace urbain partagé, la place de la gare se détache de l'ensemble linéaire par un dallage en béton coulé qui reprend le motif des gares. A l'image d'un tapis perforé par des pieds d'arbre et des bancs circulaires, la place est fluide, ouverte à différents usages. Une constellation de Lagerstroemia rouge ombragent la place et amène le cycle des saisons au cœur de l'espace minéral urbain.

2 Jardins hauts

Les aménagements tiennent compte de la situation sur dalle et reprennent, à l'échelle du sol, les jeux d'ondulations de la Nouvelle Comédie.

Dans cet espace marqué par la logique ferroviaire, un jeu de jardins hauts et de jardins affleurants sont aménagés entre les gares du CEVA. Devant la Nouvelle Comédie, un jardin minéral affleurant formé d'un tapis de béton coulé présente des alternances de miroirs d'eau (pellicule d'eau) et de jardins plantés. Entre les immeubles mités, des jardins surélevés engazonnés et plantés de bambous de grande taille (Phyllostachis 8-12m) s'ouvrent à différents usages ludiques. De nuit, les bancs diffusent un éclairage qui marque le cheminement. Entre les immeubles, des placettes plantées de bouleaux (betula) sont en balcon sur le parc rural.

3 Parc rural

L'aménagement prend en compte la nature du sol remblayé; l'apport de quantité de terre serait écologiquement absurde.

La proposition consiste à aménager un milieu rural avec des plantations de bouleaux en cône (betula). L'eau s'infiltre dans le sol perméable du parc dont l'entretien sera extensif. Le parc se prolonge dans les quartiers et permet de recroiser les différents usages. La rue Voltaire est aménagée comme une promenade longitudinale (zone de rencontre) qui articule l'arrivée de chemins transversaux. La place de la gare s'insère dans ce milieu rural et offre un espace clair appartenant au parc. Des gradins sont aménagés dans la pente de la place : différents usages et rencontres deviennent possibles.

Stratification programmatique

De nouvelles continuités d'espaces publics s'organisent grâce à la mise en place de passages et de strates programmatiques superposées.

La proposition consiste à remodeler les lots B-C à partir de la nouvelle donne programmatique d'un complexe d'équipement polyvalent. Se basant sur l'hypothèse 3 de l'étude Bonnet, la proposition systématise sur le lot B la superposition de grands équipements (niveau rue Voltaire), d'équipements de proximité et d'activités (niveau esplanade et 1er) et enfin de logements (2-6 ét.). Un gain significatif en matière de logement (x 1,6 par rapport au PDD) mais aussi de locaux entre les lots est ainsi généré (voir schémas planche 3). La création d'un bâtiment (E-F), percé de 3 passages sur 2 niveaux, assure la continuité avec l'avenue Codeffroy et l'école des Allières et dialogue avec l'ensemble bâti tripartite (B-C).

Gare route de Chêne B



Gare Franck-Thomas C



1^{er} rang | 1^{er} prix
COULISSES

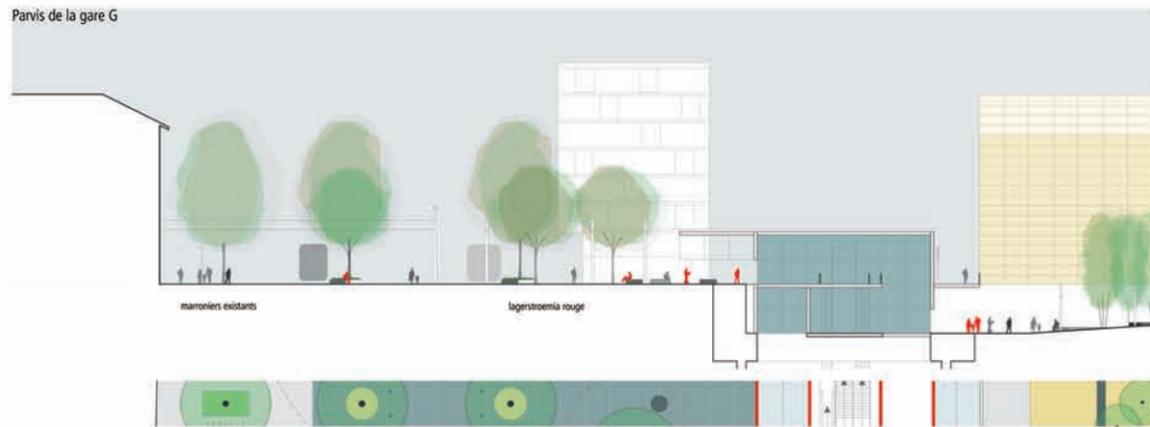
19

1^{er} rang | 1^{er} prix
COULISSES

20

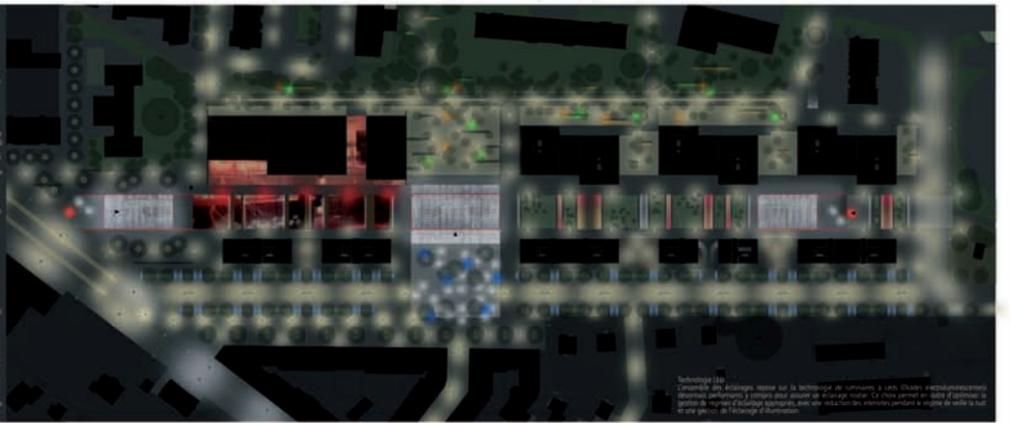
2. Concours espaces publics «Gare CEVA-Eaux-Vives» / COULISSES



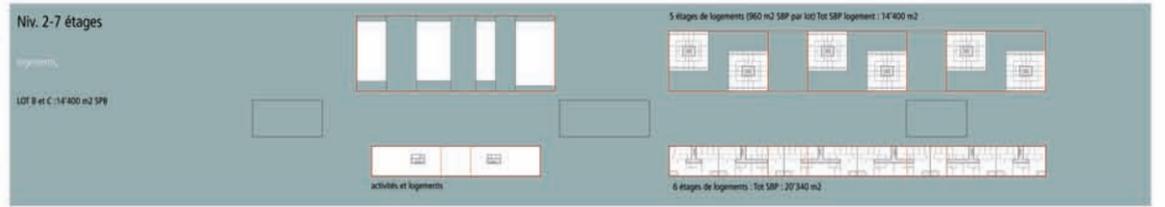
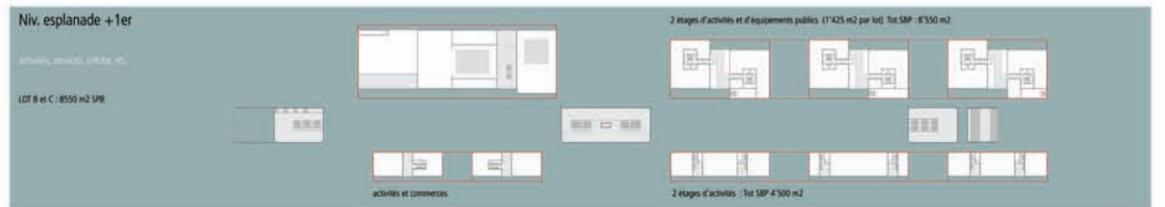
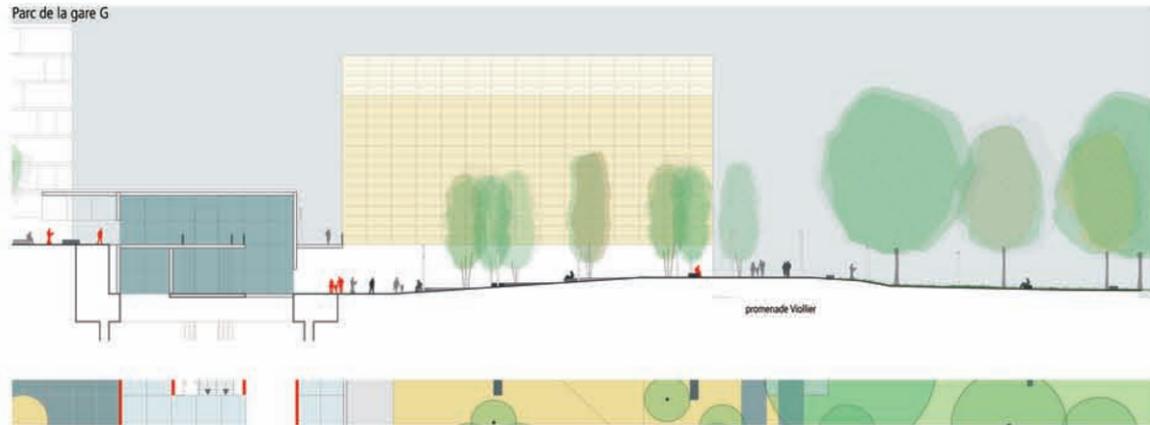
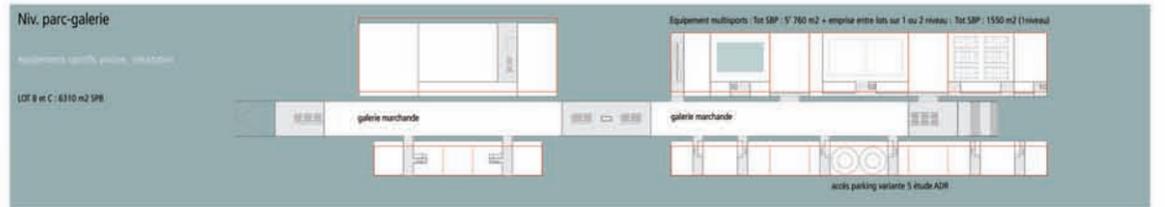
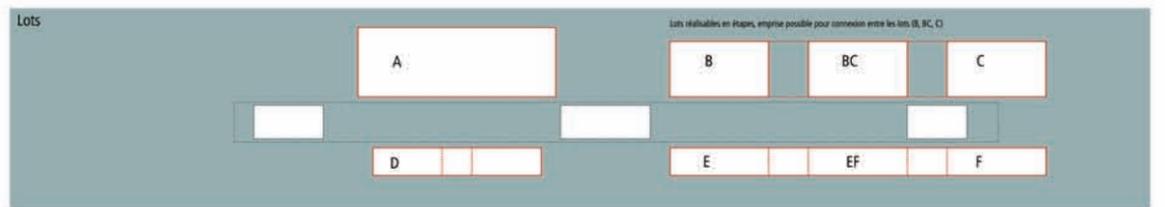


Eclairage

Les aménagements lumineux des espaces publics sont conçus en fonction des usages et des besoins des usagers. Les éclairages sont conçus en fonction des usages et des besoins des usagers. Les éclairages sont conçus en fonction des usages et des besoins des usagers.



3. Concours espaces publics «Gare CEVA-Eaux-Vives» / COULISSES



Commentaire du jury

1^{er} rang – 1^{er} prix | n°2 COULISSES

Le projet organise et structure le site en trois bandes selon le principe longitudinal de la gare en faisant écho de chaque côté à l'esplanade centrale. Un espace transversal bien identifié articule le cœur du dispositif autour de l'émergence centrale de la gare. Le parti urbanistique choisi est simple, logique et met en valeur trois types d'espaces aux caractéristiques d'usage et d'aménagement contrastés.

L'avenue de la Gare des Eaux Vives garde sa mémoire de fonction urbaine, elle accueille tous les stationnements extérieurs du site. Elle se relie spatialement au quartier tant par sa structure plantée que par les connexions avec les accès perpendiculaires. La place centrale est marquée par une arborisation spécifique.

La rue Viollier, dégagée de tout stationnement, devient un lieu de promenade. Le « parc rudéral » reconnaît l'histoire du site, il se relie spatialement et met en valeur les espaces verts existants. L'utilisation de matériaux perméables est appréciée, sa pertinence (sur dalle en particulier) est à vérifier. Le traitement de la rue Viollier offre de bonnes perspectives de développement du point de vue des usages et de la mobilité douce. Les lots B et C sont unifiés, le rez côté Viollier est consacré à des installations sportives et/ou associatives, le niveau esplanade est consacré à des équipements publics, des logements s'installent aux niveaux supérieurs. Cette proposition intéressante offre une belle qualité d'articulation fonctionnelle.

L'esplanade centrale est meublée de bacs plantés, denses à l'est, et plus espacés devant la Nouvelle Comédie, ce qui offre un espace ouvert; un film d'eau crée un effet de miroir. Ces bacs sont une solution pragmatique, d'entretien facile. Ils offrent cependant dans la forme régulière proposée des usages limités. Le dénivelé entre l'esplanade et la route de Chêne qui n'est pas traité devrait faire l'objet d'une conception ouverte de la topographie complexe du lieu, en mettant en valeur l'accès à l'espace de la Comédie et celui à l'esplanade depuis la route de Chêne.

Les aménagements cyclables ne sont pas identifiés. La végétation proposée est trop dense, avenue de la Gare des Eaux Vives, banale et stéréotypée. Il en va de même pour l'esplanade dont la végétation semble trop dense et mal intégrée à la transition du côté de la rue Viollier. Le traitement « rudéral » de la végétation sur l'ensemble du versant nord du projet est intéressant et mérite d'être étoffé. Le plan éclairage est apprécié. Les matériaux choisis sont simples, économiques. L'entretien est aisé.

Le jury apprécie la clarté du projet, sa bonne gestion des différentes échelles et son potentiel de développement.

2^e RANG | 2^e PRIX

Projet n° 4

LIEU DE VILLE

Bureau d'architectes

EMA Eric Maria architectes sàrl

Rue du Léman 3 | 1201 Genève | Suisse

Collaborateurs

Emanuele Boccardo | Daniela Fortuna | Youcef Mezzour | Agnieska Broda

Composition de l'équipe pluridisciplinaire

Bureau paysagistes

Paysagegestion SA architectes-paysagistes SIA

Olivier Lasserre | Marteen Brai

Bureau ingénieurs

SCHERLER SA Ingénieurs conseils

Bernard Delavy

LIEU DE VILLE

Notre proposition est de faire de ce nouveau quartier urbain à Genève un lieu identifiable, structuré, visible et durable.
- un lieu riche et végétalisé
- un lieu stylisé, inspiré par les mouvements / Eau Vive

Le site choisi est constitué par un terrain de 1300m² environnant qui s'étend sur le site.
Par ailleurs, ce site offre également un espace historique, celui de l'ancien couvent de l'abbaye.
A nos yeux, il s'agit d'un espace riche et structuré, qui offre une grande variété.

A l'intérieur de cette zone, nous proposons quatre espaces de détente.
Le premier est un espace de détente, le second est un espace de détente, le troisième est un espace de détente, le quatrième est un espace de détente.

Le premier espace est un espace de détente, le second est un espace de détente, le troisième est un espace de détente, le quatrième est un espace de détente.

Le premier espace est un espace de détente, le second est un espace de détente, le troisième est un espace de détente, le quatrième est un espace de détente.

Le premier espace est un espace de détente, le second est un espace de détente, le troisième est un espace de détente, le quatrième est un espace de détente.

Le premier espace est un espace de détente, le second est un espace de détente, le troisième est un espace de détente, le quatrième est un espace de détente.

Le premier espace est un espace de détente, le second est un espace de détente, le troisième est un espace de détente, le quatrième est un espace de détente.

Le premier espace est un espace de détente, le second est un espace de détente, le troisième est un espace de détente, le quatrième est un espace de détente.

Le premier espace est un espace de détente, le second est un espace de détente, le troisième est un espace de détente, le quatrième est un espace de détente.

Le premier espace est un espace de détente, le second est un espace de détente, le troisième est un espace de détente, le quatrième est un espace de détente.

Le premier espace est un espace de détente, le second est un espace de détente, le troisième est un espace de détente, le quatrième est un espace de détente.

Le premier espace est un espace de détente, le second est un espace de détente, le troisième est un espace de détente, le quatrième est un espace de détente.

Le premier espace est un espace de détente, le second est un espace de détente, le troisième est un espace de détente, le quatrième est un espace de détente.

Le premier espace est un espace de détente, le second est un espace de détente, le troisième est un espace de détente, le quatrième est un espace de détente.

Le premier espace est un espace de détente, le second est un espace de détente, le troisième est un espace de détente, le quatrième est un espace de détente.

Le premier espace est un espace de détente, le second est un espace de détente, le troisième est un espace de détente, le quatrième est un espace de détente.

Le premier espace est un espace de détente, le second est un espace de détente, le troisième est un espace de détente, le quatrième est un espace de détente.

Le premier espace est un espace de détente, le second est un espace de détente, le troisième est un espace de détente, le quatrième est un espace de détente.

Le premier espace est un espace de détente, le second est un espace de détente, le troisième est un espace de détente, le quatrième est un espace de détente.

Le premier espace est un espace de détente, le second est un espace de détente, le troisième est un espace de détente, le quatrième est un espace de détente.

Le premier espace est un espace de détente, le second est un espace de détente, le troisième est un espace de détente, le quatrième est un espace de détente.

Le premier espace est un espace de détente, le second est un espace de détente, le troisième est un espace de détente, le quatrième est un espace de détente.

Le premier espace est un espace de détente, le second est un espace de détente, le troisième est un espace de détente, le quatrième est un espace de détente.

Le premier espace est un espace de détente, le second est un espace de détente, le troisième est un espace de détente, le quatrième est un espace de détente.

Le premier espace est un espace de détente, le second est un espace de détente, le troisième est un espace de détente, le quatrième est un espace de détente.

Le premier espace est un espace de détente, le second est un espace de détente, le troisième est un espace de détente, le quatrième est un espace de détente.

Le premier espace est un espace de détente, le second est un espace de détente, le troisième est un espace de détente, le quatrième est un espace de détente.

Le premier espace est un espace de détente, le second est un espace de détente, le troisième est un espace de détente, le quatrième est un espace de détente.

Le premier espace est un espace de détente, le second est un espace de détente, le troisième est un espace de détente, le quatrième est un espace de détente.

Le premier espace est un espace de détente, le second est un espace de détente, le troisième est un espace de détente, le quatrième est un espace de détente.

Le premier espace est un espace de détente, le second est un espace de détente, le troisième est un espace de détente, le quatrième est un espace de détente.

Le premier espace est un espace de détente, le second est un espace de détente, le troisième est un espace de détente, le quatrième est un espace de détente.

Le premier espace est un espace de détente, le second est un espace de détente, le troisième est un espace de détente, le quatrième est un espace de détente.

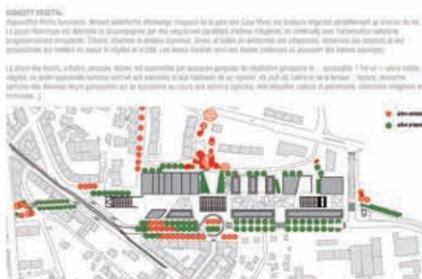
LIEU DE VILLE



PLAN SITUATION 1/500



CONCOURS DE PROJETS D'ESPACES PUBLICS - SECTEUR GEVA - EAUX-VIVES



2^e rang | 2^e prix
LIEU DE VILLE

25

Commentaire du jury

2^e rang – 2^e prix | n°4 LIEU DE VILLE

Le projet propose un traitement unitaire de l'ensemble du périmètre au travers d'un dallage, qui conforte et prolonge la trame dimensionnelle du CEVA, de 5,40 x 2,70 m. Ce principe de dallage couvre aussi bien l'avenue de la Gare des Eaux-Vives que l'esplanade elle-même. Cette dernière est exprimée entièrement minérale, dégagée de toute végétation au sol, reconnaissant ainsi de façon très forte le caractère artificiel de la couverture des voies. Elle se termine à l'ouest par un vaste plan incliné, un glacis en jonction avec la route de Chêne, en accompagnant habilement la façade vitrée latérale du terminal ferroviaire. Le jury apprécie ce dégagement incliné qui ouvre la perspective visuelle à l'entrée majeure du site et qui valorise pleinement la découverte de la Comédie.

Au sud, l'avenue de la Gare des Eaux-Vives est agrémentée d'une nouvelle arborisation d'avenue, traitée de façon quelque peu différenciée dans ses parties est et ouest. La discontinuité offerte par la «place de la Gare» semble plus reconnaître le rebroussement du tram qu'offrir une vraie articulation de l'espace public et de son usage.

Malgré quelques tentatives de dégagement sur les diagonales, le front bâti au nord de l'esplanade demeure rigide tant dans son ordonnancement que dans ses espaces interstitiels, sans proposer une vraie qualité urbaine au nouveau tracé de la rue Viollier, entre le parc et la ville.

La force et l'originalité de la proposition se portent essentiellement sur le concept d'une résille de câbles tirés entre les bâtiments à hauteur du premier étage. Ce principe de résille, quoique légèrement différencié selon les situations urbaines qu'il reconnaît, s'applique aussi bien sur l'esplanade dégagée de plantations que sur l'avenue de la Gare des Eaux-Vives, sous la frondaison des arbres.

Sur l'esplanade, elle cherche à devenir l'élément majeur de l'intervention, à la fois pergola, support de l'éclairage, filet d'accueil d'une fort peu crédible promenade suspendue. Le jury relève la valeur onirique et événementielle que confère au projet ce dispositif d'installation urbaine. Problématique tant dans sa réalisation, par les raccords nécessaires aux bâtiments existants et futurs, que dans les pratiques sociales qu'il induit, ce dernier paraît cependant bien fragile pour offrir une vraie nouvelle identité à ce lieu en devenir.

3^e RANG | 3^e PRIX

Projet n° 7

confluences

Bureau d'architectes

FHY | FOLLACCI-HERVIEU-YOON architectes

Bd de Ménilmontant 125 | 75011 Paris | France

Collaborateurs

Pierre-Emile Follacci | Astrid Hervieu | Tae-Hoon Yoon
Gaëlle Anastasio | Florian Camani

Composition de l'équipe pluridisciplinaire

Bureau paysagistes

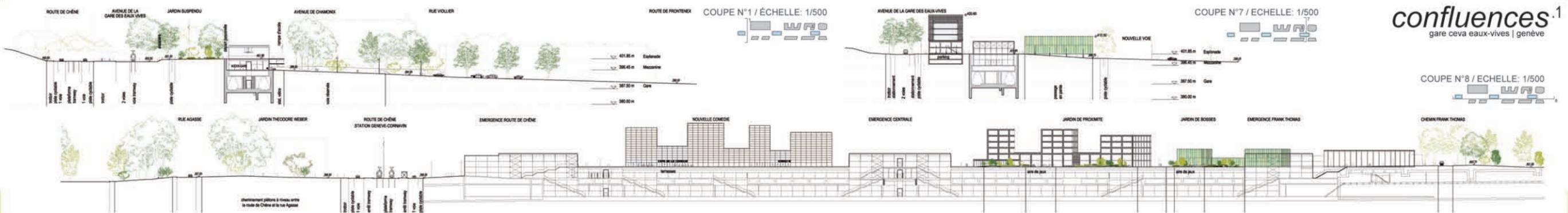
TN PLUS Paysagistes dplg

Jean Christophe Nani | Andras Jambor

Lumière dans l'Architecture

ATELIER ROLAND JEOL

Guillaume Jeol | Karine Jeol | Claire Frenois





COUPE N°2 / ECHELLE: 1/500

COUPE N°3 / ECHELLE: 1/500

La configuration topographique actuelle du site comporte un grand potentiel urbain. La vision d'un mur de soutènement qui s'avance vers la route de Chêne en formant une 'voute' est particulièrement forte en arrivant depuis le centre ville. La rupture de niveau du site est à affirmer d'une manière évidente.

En traçant une nouvelle ligne de rupture, le projet crée une place basse, légèrement ouverte en direction du centre ville, côté route de Chêne. Un mur de soutènement dessine la ligne de rupture au sud du bâtiment de la gare en créant au dessus, une sorte de 'jardin suspendu'. Le point d'avançé du mur sera le départ d'une passerelle piétons/cycles qui permettra de rejoindre le jardin Albert Thomas en passant au dessus de la route de Chêne. Le travail sur la topographie du jardin permettra que la passerelle arrive au même niveau que son point de départ côté gare, tout en créant un passage à niveau, entre

la route de Chêne et la rue Agasse, en limite nord. Le rôle de cette passerelle dans la continuité de la 'voute verte' d'agglomération est particulièrement important.

Deux autres éléments dans le même vocabulaire que la passerelle (Doss et structure métallique) permettront le franchissement de la rupture de niveau sur le site. Depuis la place basse de la route de Chêne, une rampe à faible pente permettra l'accès aux parvis haut pour les personnes à mobilité réduite. Au nord de l'immersion centrale de la gare des larges emplacements combinés avec un accès permettront de faire la place basse au parvis haut. En continuant plus à l'est la différence de niveau s'efface au fur et à mesure pour finir par complètement disparaître au niveau du chemin Frank-Thomas.

Le long de l'avenue de Gare des Eaux Vives la différence de niveau avec la

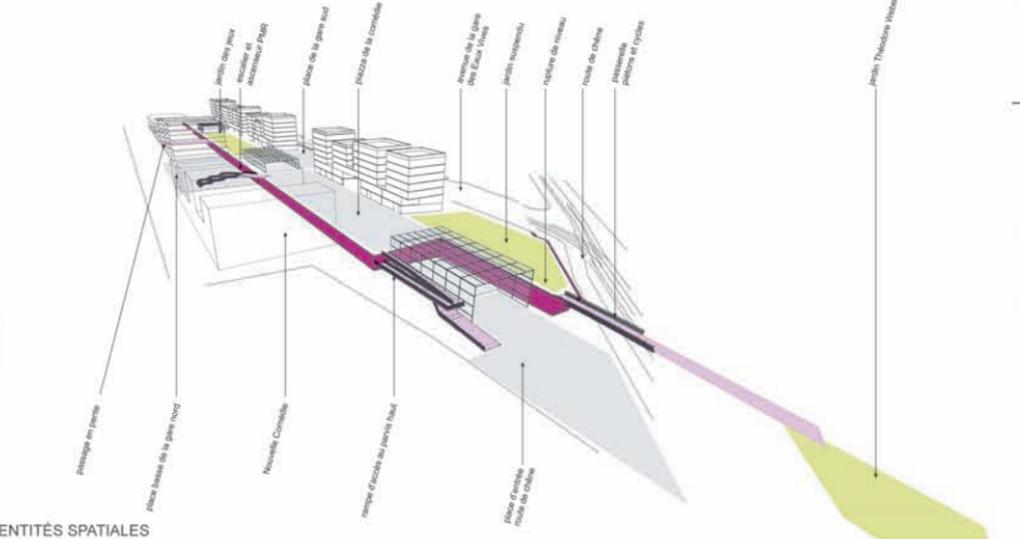
route de Chêne est rattrapé au plus vite, afin d'arriver au niveau du parvis haut et la place de la gare avec l'accès à l'urgence centrale, depuis le sud.

Sur le parvis haut deux espaces fondamentalement différents, le dessinent. Au sud des D.C.E. et F, à proximité des logements, de la crèche, du centre sportif, un jardin de proximité sera créé. Une végétation à l'échelle du parvis, des bancs, des zones avec des jeux pour les enfants affirmeront le caractère résidentiel de cet espace.

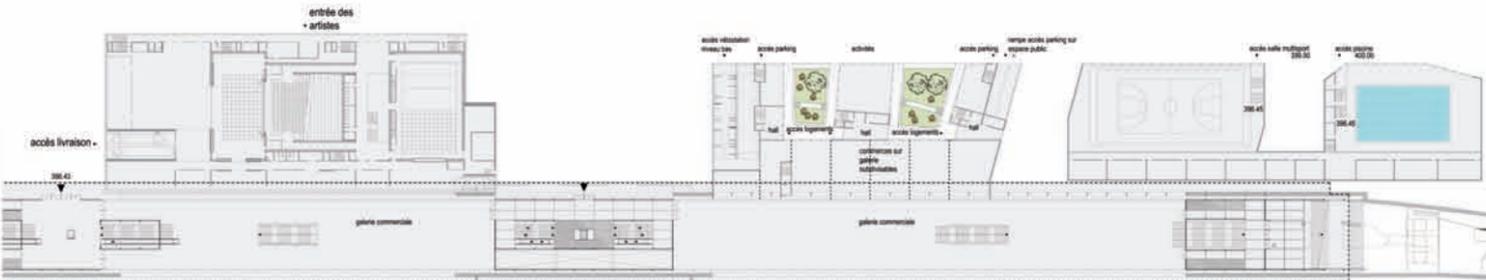
Devant le bâtiment de la nouvelle Comédie le parvis prendra l'aspect d'une piazza à l'italienne Grand espace ouvert, à dominante volontairement épurée au sein d'un quartier par ailleurs très vert. Dotant une ouverture vers le ciel, ce lieu est à usages spontanés, tels ou non au théâtre (scène d'été, cinéma plein air, terrasses de café), scène de

l'animation lumineuse nocturne, avant plan épuré de la façade principale de la Comédie.

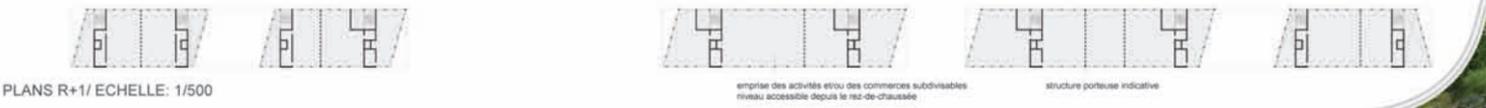
L'ensemble des espaces piétons sera traité avec le même sol unificateur en calcaire gris. Les panneaux de revêtement des façades de la gare sont implantés selon une trame de 5,40 x 2,70 m. Le calage de sol prend ses racines sur ce rythme en construisant un sol composé de dalles de 0,90 x 4,00 cm. Ainsi les lignes de joints structurelles apparaissent comme un plongement naturel de la trame des façades de la gare.



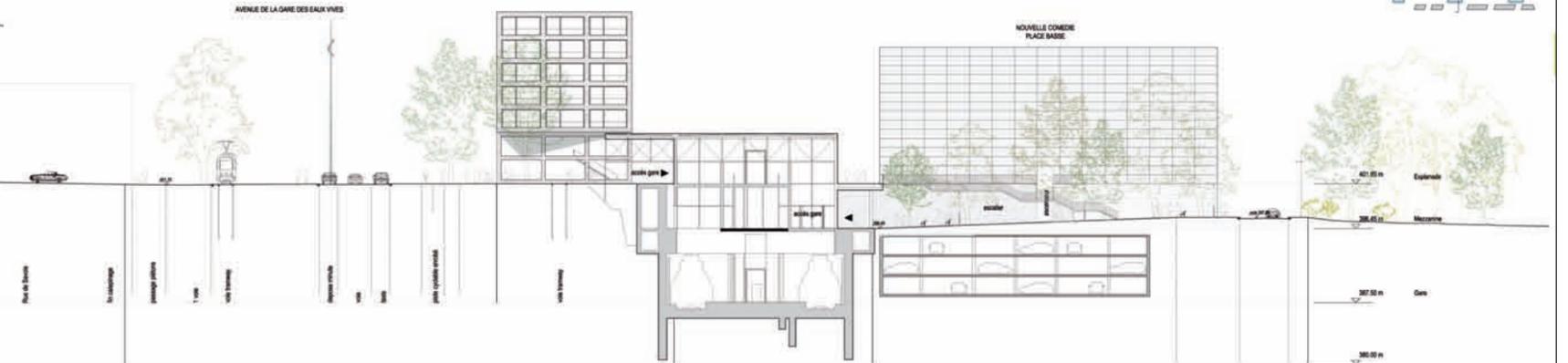
ENTITÉS SPATIALES



PLANS R-1 (NIVEAU RUE VIOLLIER) / ECHELLE: 1/500



PLANS R+1 / ECHELLE: 1/500



confluences²
gare ceva eaux-vives | genève

COUPE N°4 / ECHELLE: 1/200



VUE SUR LES JARDINS DE PROXIMITE

→ FAIRE ÉVOLUER LE GABARIT DES REZ-DE-CHAUSSÉE EN FONCTION DES FLUX PIÉTONS

→ RENFORCER LA DYNAMIQUE DE L'ESPACE PAR DES LIGNES STRUCTURANTES AU SOL

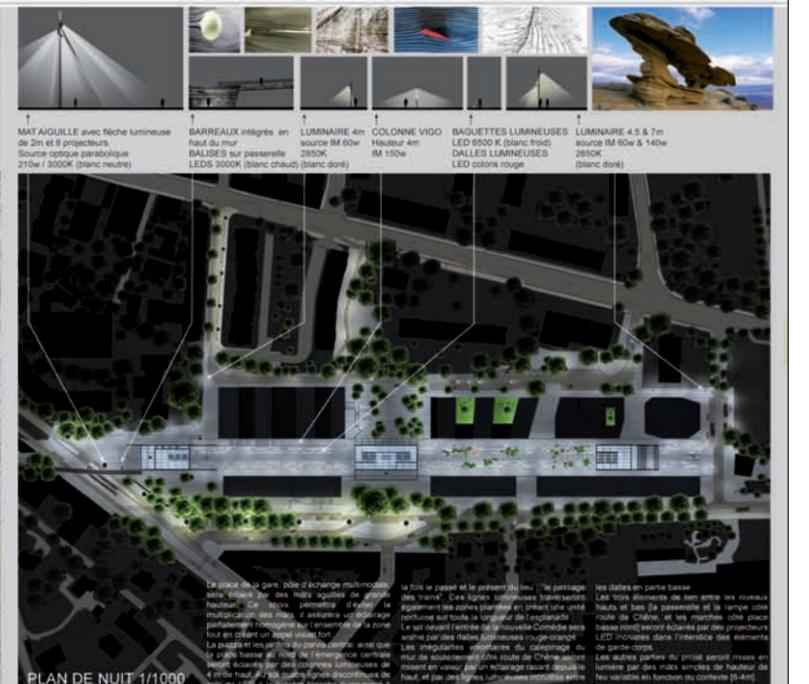
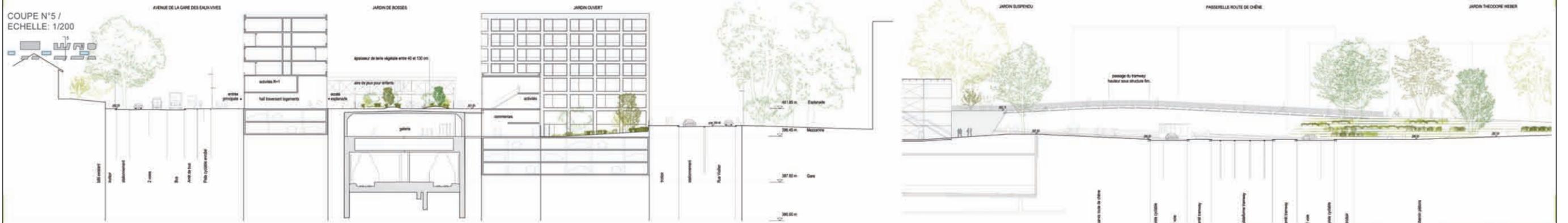
VOCABULAIRE VÉGÉTAL



L'idée du projet est de repérer les flux piétons les plus fréquentés en tenant compte du réseau des divers usages futurs du site, et d'adapter la surface et le volume des rez-de-chaussée en fonction du dynamisme spatial généré par ces passages. D'une certaine

manière il s'agit de passer le gabarit des immeubles dans une "logique" à l'image des modèles aérodynamiques. Ainsi les divers espaces du site se voient connectés d'une manière plus fluide tout en gardant chacun leur ambiance particulière.

COUPE N°5 /
ECHELLE: 1/200



3^e rang | 3^e prix
confluences

29

Commentaire du jury

3^e rang – 3^e prix | n°7 confluences

Le projet N°7 intitulé « confluences » propose toute une série de solutions urbaines intéressantes sur le pourtour du site de la nouvelle gare des Eaux-Vives. En décalant la circulation vélo de la Voie Verte vers la place de la gare, et en reportant des stationnements vers la rue Viollier en contrebas sur le flanc nord, il crée une nouvelle situation.

Aux abords de la route de Chêne, le projet propose une solution économe et intéressante en maintenant le belvédère existant en surplomb et en posant une passerelle qui permet à la Voie Verte de franchir l'obstacle de la station de tramway située en contrebas. L'accroche à la Voie Verte du côté du chemin Frank Thomas paraît bien articulée grâce au déplacement de la circulation vélo sur la place de la gare. Par contre la liaison transversale de l'esplanade vers la rue Viollier, plus particulièrement aux abords de la Comédie, demeure difficilement compréhensible avec une rampe et un escalier dessinés de façon particulièrement incongrue. Le projet, dans son ensemble, pourrait évoquer des pratiques sociales multiples et semble par conséquent répondre, du moins en partie, aux attentes du programme.

La matérialisation du projet au niveau de l'esplanade des Eaux Vives surprend vraiment. La relation du tissu bâti à l'espace public est faussée par une déformation des formes bâties, qui s'explique difficilement autrement que par le choix d'un calepinage extrêmement compliqué. Les dalles en calcaire sombre suivent des motifs curvilinéaires imbriqués, que le jury considère comme appartenant à une autre époque.

Il en va de même pour les plantations, qui suivent des motifs formels biseautés similaires tant du point de vue des arbres que des aménagements au sol. Les plantations concentrées sur l'esplanade centrale relèvent plutôt d'un jardin miniature, peu adaptées à l'échelle d'un espace véritablement urbain et public.

L'appareillage entre dallage et plantations semble très difficilement réalisable. Même le projet d'éclairage avec ses mâts de type sportif ne coïncide pas avec le caractère du lieu.

Pour résumer, le jury relève que l'aspect fort de ce projet consiste en une relativement bonne résolution des circulations aux abords et des niveaux vers les quartiers avoisinants. Mais ce point fort est contrecarré par une surenchère au niveau de l'appareillage au sol de l'esplanade centrale, dans une stylistique que le jury peine à comprendre, tant elle s'affranchit des règles simples de la composition urbaine.

Le résultat final demeure très difficilement compréhensible au regard des attentes exprimées par le programme.

4^e RANG | 4^e PRIX

Projet n° 1

maisondupeupl

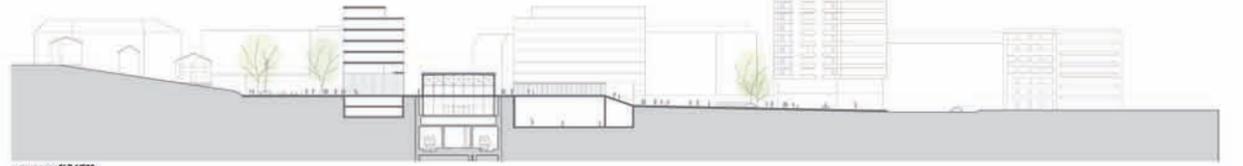
Bureau d'architectes

ma0 | emmeazero studio d'architettura

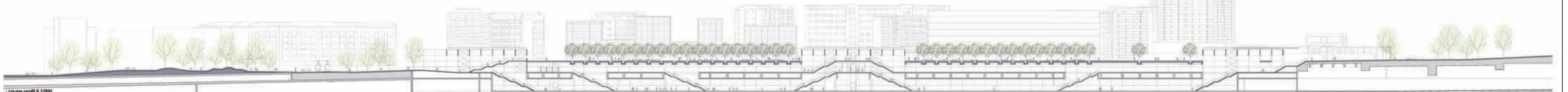
Via Giuseppe Libetta 15 | 00154 Roma | Italie



coupe profil 1 1/500



coupe profil 7 1/500



coupe profil 8 1/500



plan 1/500

4° rang | 4° prix
maisondupeupl

31

4° rang | 4° prix
maisondupeupl

32

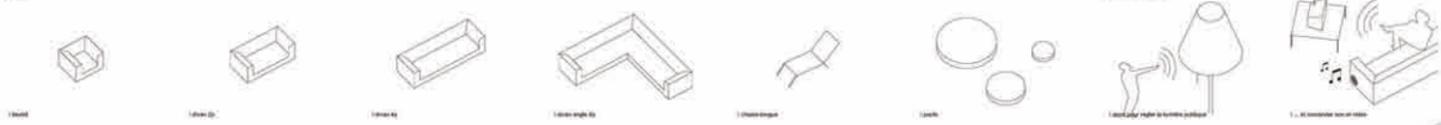


abaque | éléments de la maison du peuple

> type urbain | pattern



> sofas



> tables



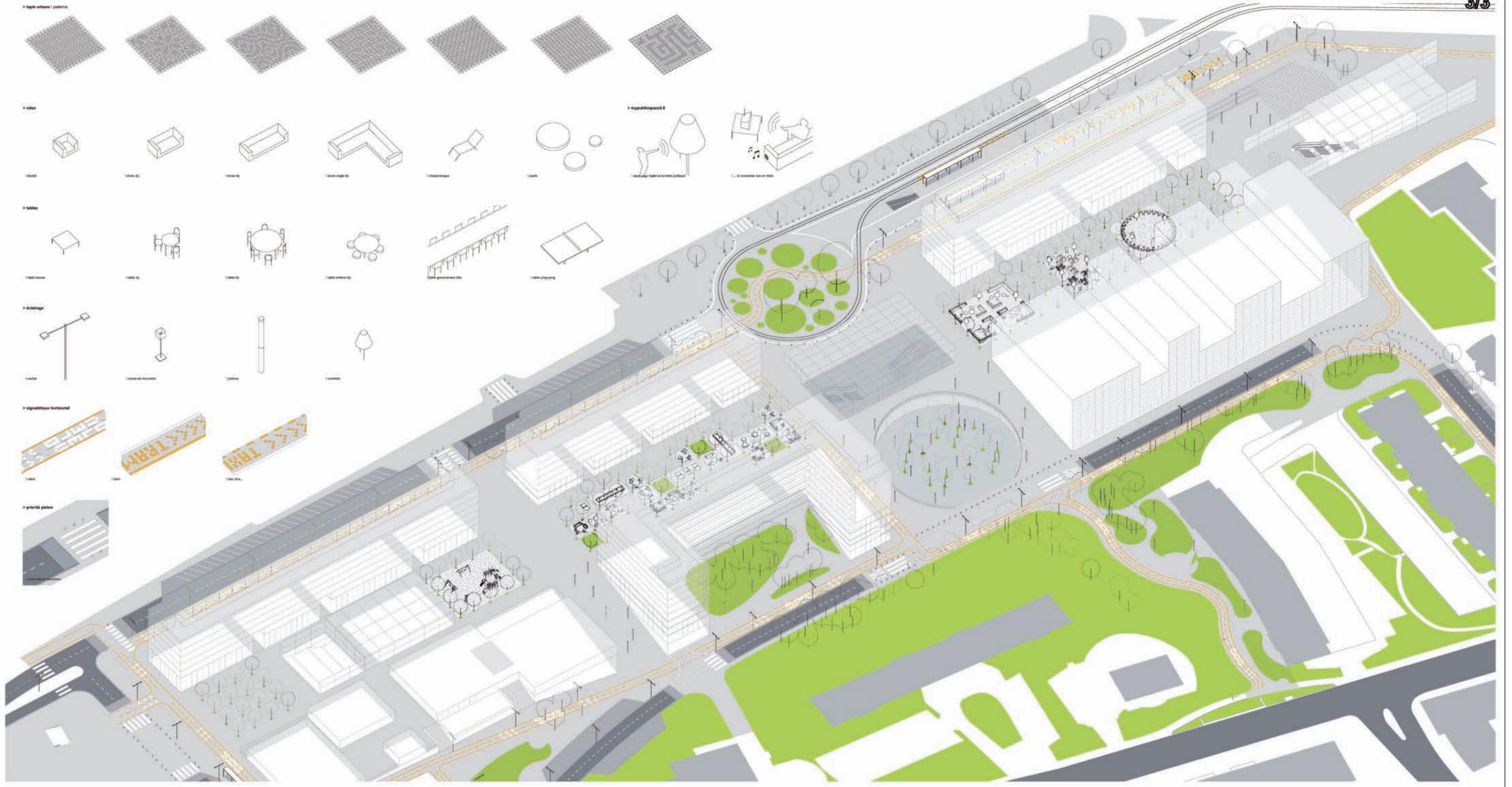
> éclairage



> signalétique horizontale



> priorité piétons



Commentaire du jury

4^e rang – 4^e prix | n° 1 maisondupeupl

Le concept majeur du projet réside dans l'implantation dans l'esplanade centrale d'une suite de « maisons de verdure » à l'échelle pavillonnaire, caractérisée par des espaces de nature domestique.

Cette vision un peu décalée de l'espace public s'avère à la fois intéressante et ludique: en effet, les auteurs du projet proposent ainsi une véritable mise en scène « intérieure » évoquée par le mobilier – divans, fauteuils, tables, poufs, etc. – par un dallage-tapis et par un éclairage différencié, notamment en forme d'abat-jours (en face de la Comédie).

Cette mise en scène implique aussi les usagers peuvent intervenir, comme à la maison, dans le contrôle de l'intensité de la lumière et dans le réglage du son et de la vidéo.

Ces pratiques sociales posent certainement la question de leur réelle viabilité quotidienne et peuvent se révéler fragiles, soumises à des atteintes de toutes sortes, vandalisme et autres. Il n'en demeure pas moins que l'intérêt du projet repose sur ce « tour de force ».

Le jury regrette que d'autres aspects de la proposition ne soulèvent pas un même intérêt. En effet, malgré l'intention louable de différencier le secteur en trois ambiances distinctes – vert, interne et urbaine – on ne peut que constater une certaine banalisation du traitement des abords et des mobilités, souvent encore à caractère routier malgré leur efficacité, un certain formalisme – les deux cercles de la boucle du tram et des rampes qui se répondent de part et d'autre de l'édicule central – et enfin, un traitement de la topographie peu judicieux.

5^e RANG | 5^e PRIX

Projet n° 5

710145

Bureau d'architectes

HAGER Landschaftsarchitektur AG

Bergstrasse 85 | 8032 Zurich | Suisse

Collaborateurs

Guido Hager | Pascal Posset | Kerstin Marx | Dirk Stendel

Composition de l'équipe pluridisciplinaire

Bureau ingénieurs

Kontextplan AG Ingénieurs transport

Markus Hofstetter | Stéphanie Stahel

Consultants d'architecture

Giuliani Hönger dipl. Architekten ETH SIA BSA

Christian Hönger | Lorenzo Giuliani



5^e rang | 5^e prix
710145

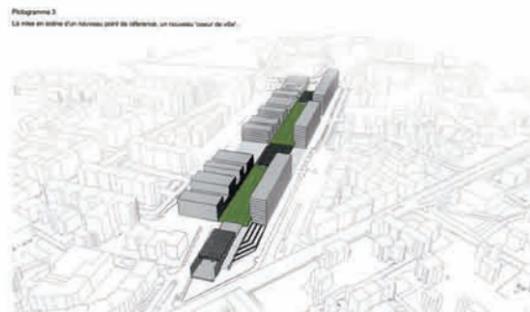
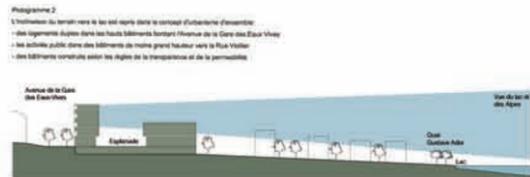
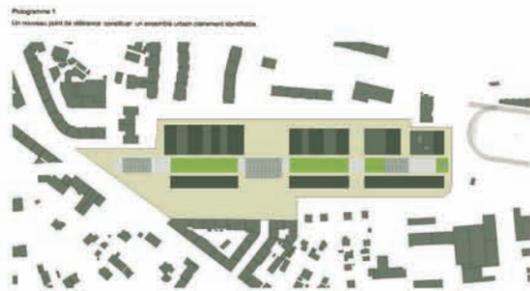
35

5^e rang | 5^e prix
710145

36

espace public - Gare CEVA des Eaux-Vives

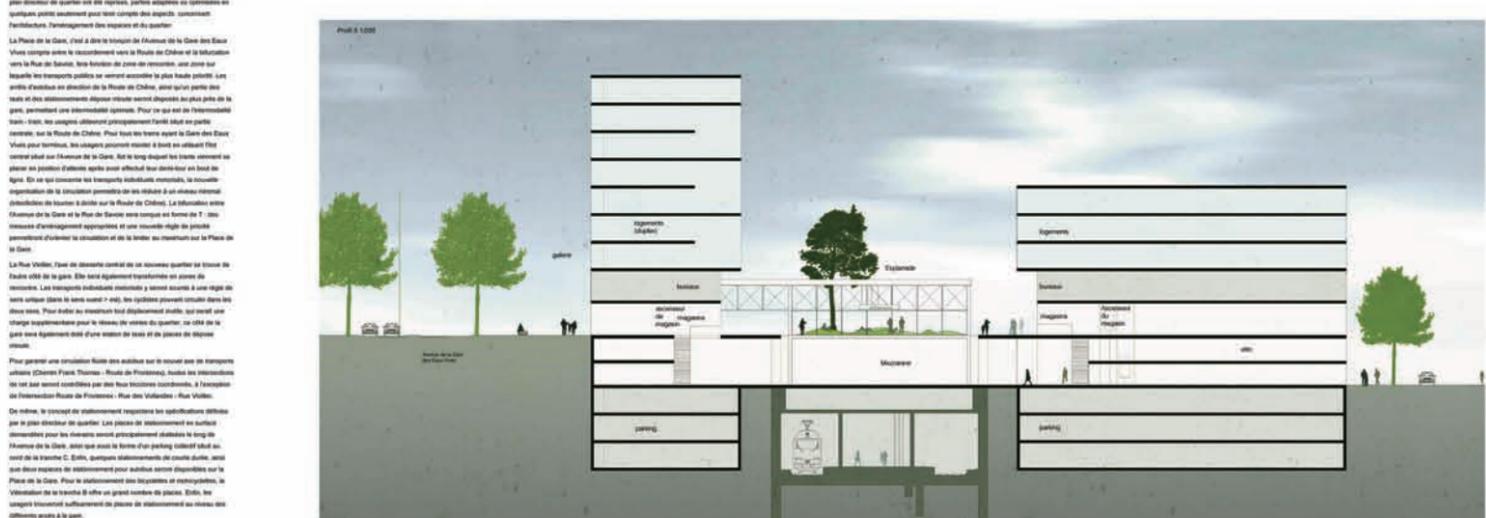
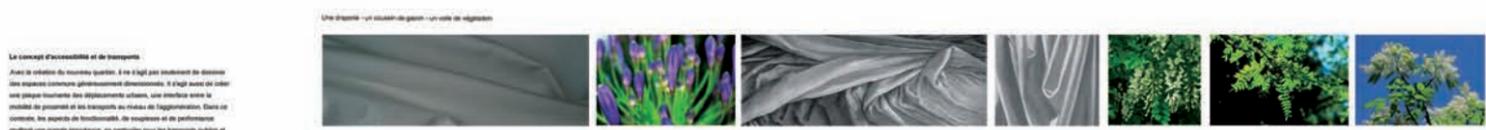
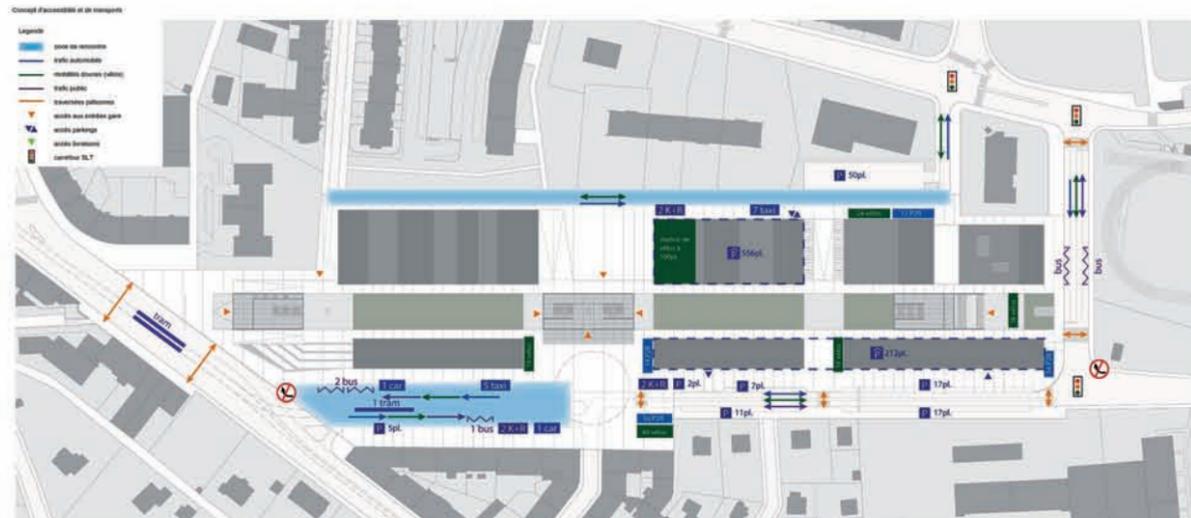
710145



L'aménagement de l'espace public
Dans le cadre de ce projet, l'objectif est de créer un espace public de qualité, qui sera une véritable vitrine de la gare et de son environnement. L'espace public sera conçu de manière à être agréable et accueillant, et à offrir un cadre de vie de qualité. Les aménagements proposés sont destinés à améliorer la qualité de l'espace public, à offrir un cadre de vie de qualité, et à créer un espace public de qualité.

Le cadre de l'espace public
L'espace public est défini par les limites de la gare et de son environnement. Les aménagements proposés sont destinés à améliorer la qualité de l'espace public, à offrir un cadre de vie de qualité, et à créer un espace public de qualité.

Le cadre de l'espace public
L'espace public est défini par les limites de la gare et de son environnement. Les aménagements proposés sont destinés à améliorer la qualité de l'espace public, à offrir un cadre de vie de qualité, et à créer un espace public de qualité.



Morphologie d'intervention 1/100



Le concept urbanistique et architectural

L'objectif du concept urbanistique est de réaliser le lien entre les différents bâtiments autour de l'espace public et de leur faire un monument urbain au plan architectural et fonctionnel. Ceci permet, d'une part de mettre ce lien en valeur par rapport à son environnement, et d'autre part de définir les limites de ce quartier par rapport aux quartiers voisins. Dans son ensemble, l'espace public est conçu comme un espace public ouvert au public, permettant d'être utilisé par les habitants du quartier. La conception se fait en fonction de l'usage de l'espace public, des besoins fonctionnels et des contraintes techniques. Elle se caractérise par une grande flexibilité, une grande capacité d'adaptation et une grande capacité d'évolution.

Dans le concept architectural, la composition des volumes définit l'axe principal de circulation et de service. Ce profil est simple et clair. Il est conçu pour les bâtiments de grande hauteur. Les bâtiments situés en face de l'axe principal, de par leur structure en dalle et leur orientation des deux côtés, trouvent leur raison d'être dans la structure de la Gare.

La structure des volumes du monument, avec les volumes (BNC, les deux ailes, les volumes culturels (théâtre) et les deux parties (projections sportives, piscine), les bureaux (BNC et les étages), ainsi que les logements dans la partie supérieure des bâtiments, sont les éléments de base de la structure architecturale. Ils sont conçus pour être utilisés de manière flexible et adaptable.

Le fait que cette nouvelle unité urbaine soit des volumes comme un monument d'un seul tenant a pour conséquence une mise en valeur de la partie inférieure et supérieure des bâtiments, ainsi que les bâtiments et la gare. La mise en valeur est réalisée à l'échelle de la Gare et de la Gare par la structure des volumes des bâtiments. Les volumes de la Gare sont conçus pour être utilisés de manière flexible et adaptable.

Le concept d'éclairage

Le fait, le nouvel espace urbain est conçu de son environnement par un éclairage spécifique. Les formes cubiques de verre situées au-dessus des entrées de la Gare et des entrées des bâtiments sont un élément clé de la structure de la Gare. Leur effet de lumière sur le plan de la Gare est un élément clé de la structure architecturale. Dans les entrées de verre situées, une bande lumineuse est conçue pour être utilisée de manière flexible et adaptable.



Concept d'éclairage



Concept d'éclairage - 1/100



5^e rang | 5^e prix
710145

37

Commentaire du jury

5^e rang – 5^e prix | n°5 710145

Selon les auteurs du projet, l'espace public en concours est essentiellement lié à une nouvelle entité urbaine à considérer «comme un monument d'un seul tenant». Il est question de donner une identité propre à un «nouveau quartier».

A partir de ce constat, les auteurs du projet se concentrent sur le traitement d'un périmètre, restreint au «noyau urbain», dont ils redéfinissent arbitrairement les limites. Il n'y a notamment pas de développement significatif relatif à la tranchée couverte Théodore Weber et au parc Agasse. La connexion avec la Voie Verte, côté Frank Thomas, se limite à un passage piéton. Le prolongement de la rue Viollier, à l'arrière des bâtiments A-B-C, est traité, mais les espaces piétonniers en direction de la route de Frontenex sont exploités de façon succincte.

Les partis pris, a priori simples, sont illustrés de manière lisible et les images dégagent une certaine atmosphère.

- La continuité de la Voie Verte est figurée par des bandes herbeuses, à même le sol, calquées sur le gabarit des émergences et des constructions D-E-F, avec une ponctuation de conifères.
- Allégé d'un «voile végétal» dominé d'arbres au feuillage composé, en ordonnance linéaire ou aléatoire, et équipé de luminaires-signaux encastrés, le «tapis urbain» est sensé relier les bas et les hauts, en fondu enchaîné.

Toutefois, le jury considère que ces propositions sont peu adaptées au contexte existant.

- Le dégagement de l'esplanade est, en fait, encombré de très longs tableaux paysagers, composés de «collines et vallons» miniatures. A plat, les grands pins parasols supposent des ancrages et des réservations très importantes en sous-sol pour bien croître.
- Né de la tabula rasa des arbres d'alignement, qui survivent actuellement sur l'avenue et la place de la Gare, le «voile végétal» devra bénéficier de protections et de conditions de croissance élaborées. Il faudra également fournir un effort considérable pour gérer la topographie accidentée et biaisée du site avec un matériau peu malléable

En outre, l'éclairage encastré, sur plus de 2.5 hectares, ajoutera des difficultés pour l'entretien.

Le jury salue la profusion d'idées et la recherche plastique des auteurs du projet 710145, sans toutefois partager leurs conclusions urbanistiques et architecturales, ni leur sens des échelles et des proportions. Convaincu de l'importance du libre passage et des accrochages à l'environnement, mais peu persuadé de la pertinence de lier forcément les niveaux d'un lieu très pentu au moyen d'un même vocabulaire, le jury n'est pas convaincu par les résolutions massives des reliefs, proposées à proximité de la route de Chêne, tout comme la «marqueterie topographique» molle suggérée.

Il déplore enfin le peu d'importance accordée, en amont, aux problèmes de durabilité des solutions, appliquées en grand, dans des espaces publics très fréquentés, en majorité carrossables.

Projet non primé

Projet n° 3

COMPOSTAGE

Bureau d'architectes

GILBERT HENCHOZ architectes et paysagistes SA

Route de Jussy 29 | 1226 Thônex | Suisse

Collaborateurs

François Pernet | Alanig Le Calvez

COMPOSTAGE

Plan général

Note explicative

La future gare des Eaux-Vives offre à Genève un nouveau pôle d'attraction. Sa position stratégique entre Annemasse et la gare Cornavin permet aux quartiers des Eaux-Vives de rayonner. L'actuelle gare étant une scission dans le quartier, la nouvelle se veut réunificatrice et retisse le maillage des flux piétons et cyclables.

La gare, faite de pavés de verre, s'exprime en surface par trois émergences alignées au droit de la ligne CEA. De part et d'autre de celles-ci, un double alignement d'immeubles crée un couloir au sein duquel une vaste esplanade relie les émergences entre elles. On peut parler de cette esplanade comme esplanade haute car la forte différence de niveau entre l'avant et l'arrière du site fait naître un niveau inférieur que l'on peut qualifier d'esplanade basse. La transition entre esplanade haute et basse se fait par de grandes rampes extérieures ou les escalators des trois émergences.

Le concept paysager développé ici s'inspire de la rythmique, la cadence des va et vient des trains et du langage informatique du compostage des tickets. La gare est aussi l'image de la mixité des usages qui se croisent. Cette mixité fait écho aux collections botaniques diversifiées des grands parcs des Eaux-Vives. Un grand hall, ou les vérandes sont à la fois salon, voyageurs et club informatique, s'inscrit sur tout le linéaire de l'esplanade haute. Cette disposition permet un repère basé dans l'espace en révélant, en surface, les va et vient souterrain. Ces barrettes d'arbres se répètent autour de la gare en simplifiant leur langage, devenant plus homogènes et en perdant de leur singularité pour capter les composantes du quartier.

Malgré la différence de niveau entre l'esplanade haute et l'esplanade basse, l'espace évolue au piéton se veut homogène et unitaire. Le revêtement alterne deux textures qui parcourent l'ensemble du site transversalement. Il en résulte une grande clarté visuelle et identitaire ponctuée d'un maillage d'arbres singulier. Cet espace prend une grande polyvalence tant pour les usages (terrasses, manifestations) que pour la disposition du mobilier mais aussi un grand confort de marche pour les voyageurs.

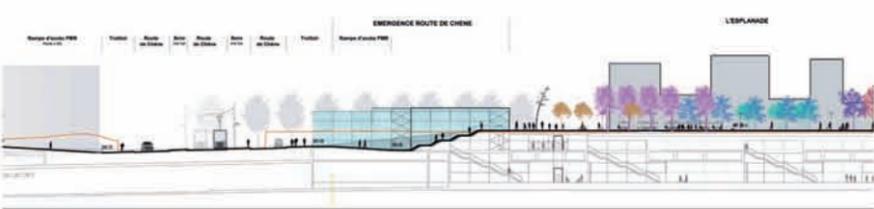
La nouvelle gare des Eaux-Vives devient ainsi l'ossature du quartier. Devenue transition et non plus schéma, la gare n'est plus un lieu de divergence mais bien de convergence et d'attraction. L'image d'un parc urbain écho des parcs de la rive gauche.



Profil 1

Profil 7

Profil 8



Projet non primé
COMPOSTAGE

Projet non primé
COMPOSTAGE

39

40

COMPOSTAGE

Régimes routiers



Flux piétons

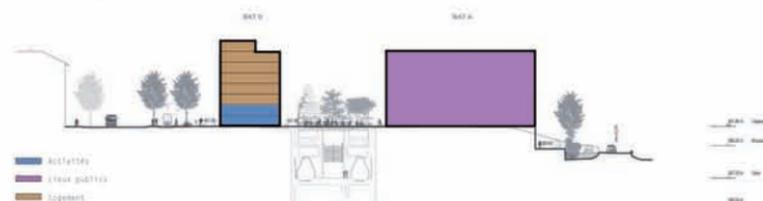


Flux cyclables

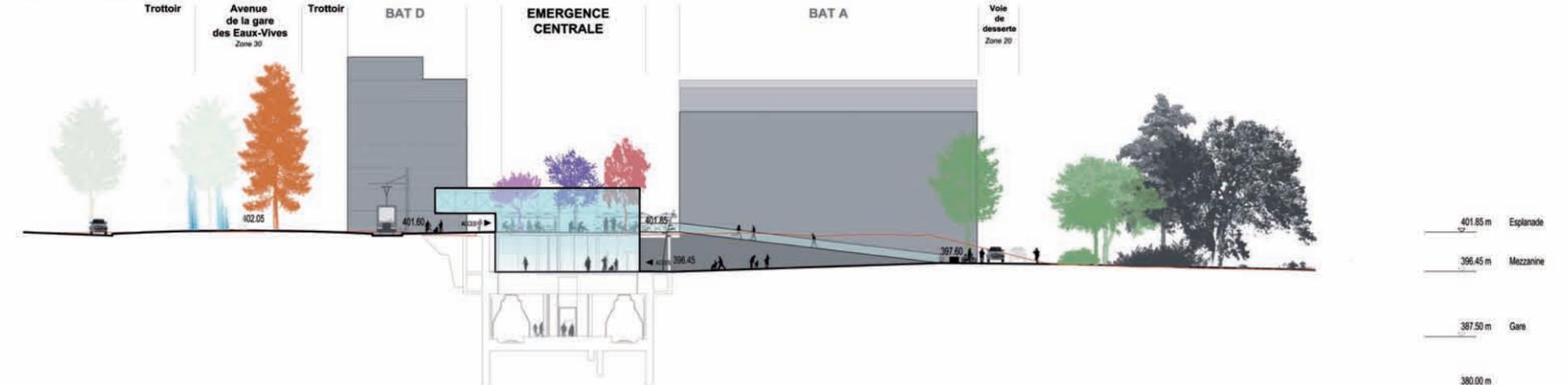


Typologie des bâtiments

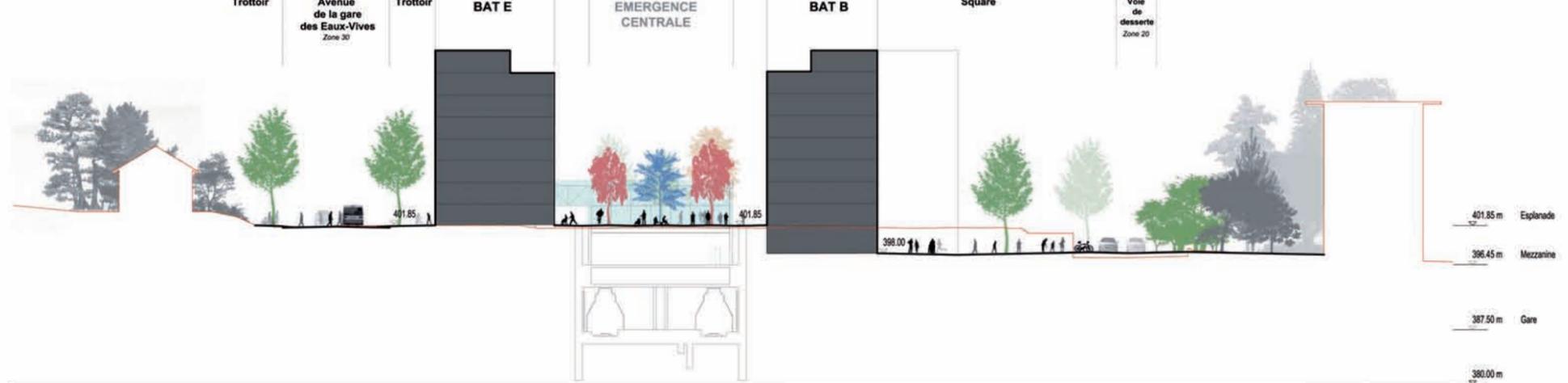
Profil 2



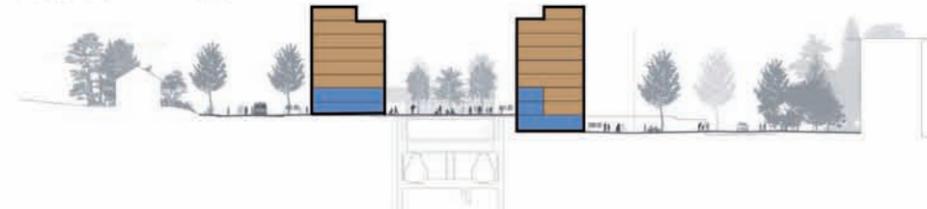
Profil 4



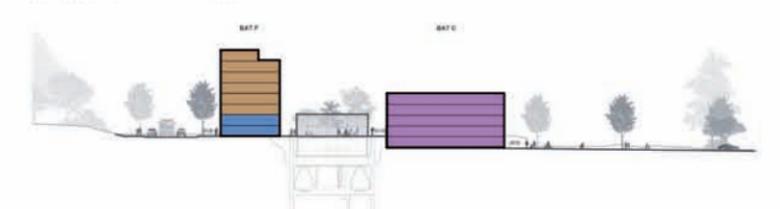
Profil 5



Profil 5

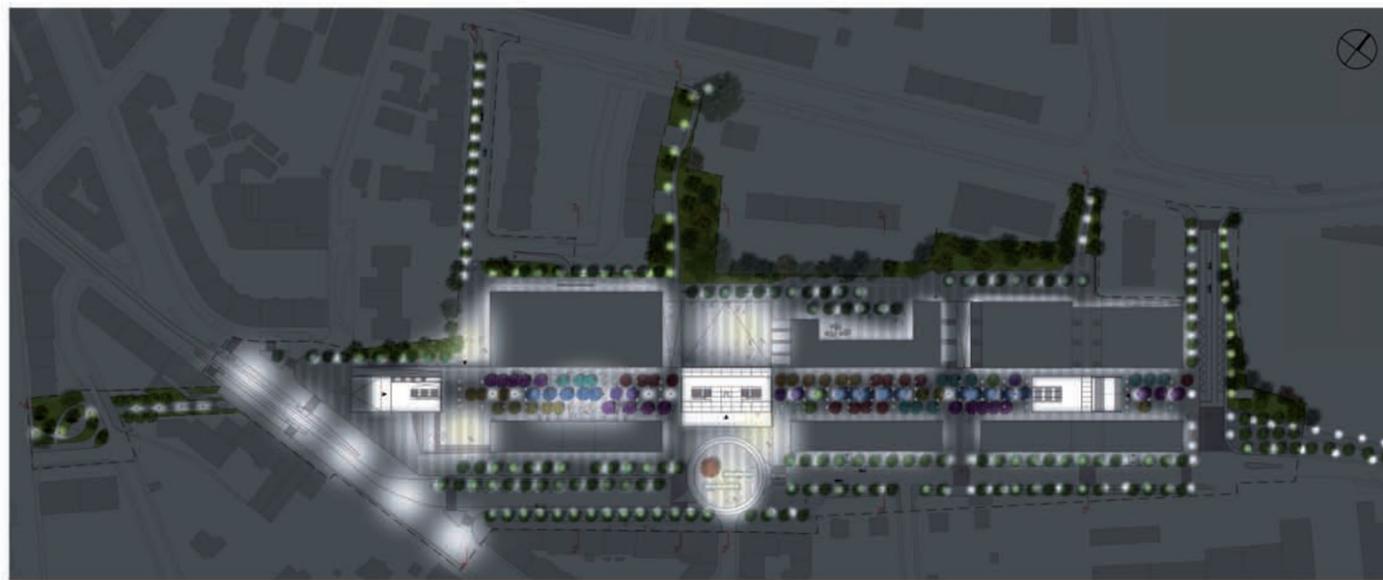
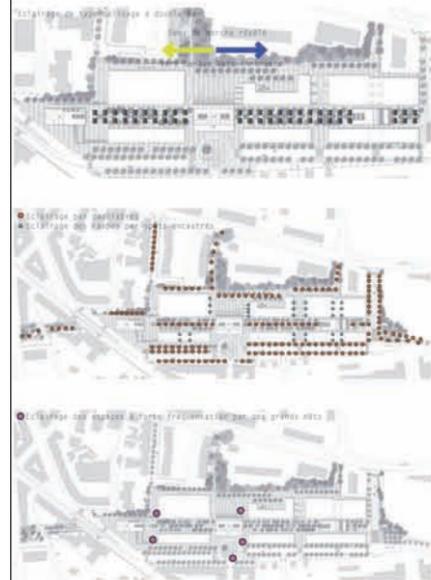


Profil 7



COMPOSTAGE

Mise en lumière



Evocation



Revêtements



Notion de développement durable



Dans les zones où les risques de compactage par circulation de véhicules sont importants, une technique de reconstruction de sols consiste à mélanger des pierres avec de la terre (végétale). En effet, la voirie urbaine et des arbres en ville présentent des exigences contradictoires.

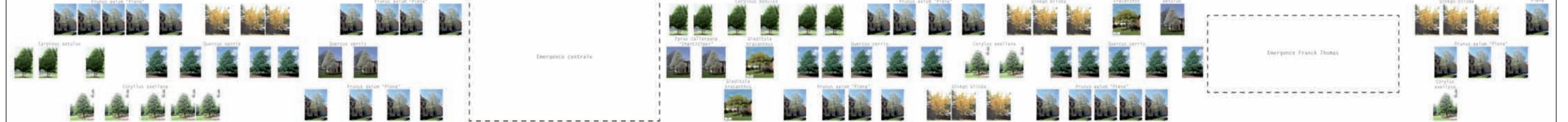
Le principe consiste à créer un squelette résistant au compactage grâce aux pierres qui vont s'auto-fouler les unes aux autres en ménageant des espaces dans lesquels la terre va se localiser sans se tasser. Les racines des plantes et des arbres vont pouvoir ainsi coloniser la terre en contournant les cailloux. Des cailloux anguleux sont recherchés car ils permettent par leur organisation de préserver entre eux un espace plus grand qui sera rempli par la terre.

Le mail central étant planté sur dalle, il est nécessaire de mettre en œuvre un substrat permettant une croissance optimale des arbres. Le mélange terre-pierre est idéal dans ce cas car il garantit de bonnes conditions agronomiques pour la croissance des arbres : une rétention de l'eau et une portance suffisante pour les matériaux de surface. Les bétons de surface, issus de matériaux de recyclage, sont micro-perforés et permettent une diffusion de l'eau dans le mélange terre-pierre.

Végétation

Le principe d'arborisation du mail central consiste en collection d'arbres faisant écho aux collections botaniques des grands parcs du quartier des Eaux-Vives. Cette diversité renvoie à la mixité des gens qui se croisent dans les gares, la disposition en "barrette" des arbres est l'expression en surface

des trains, des wagons qui se croisent et se suivent. Les alignements non réguliers (interdistances non régulières) forme une retranscription du langage informatique du compostage des tickets de trains. En partie nord, les alignements se composent d'ormes et de frênes ; la partie sud, de cèdres et de platanes.



Commentaire du jury

Projet non primé | n°3 COMPOSTAGE

L'idée forte du projet repose sur une interprétation de la thématique ferroviaire, s'agissant de traduire «la cadence du va et vient des trains, le langage informatique, ainsi que la mixité des croisements». Le projet tente une traduction de cet imaginaire au travers des composants de l'espace urbain. L'identité du quartier est signifiée par un traitement de sol unifié qui s'étend sur tout le périmètre. Toutefois, le jury s'interroge sur la pertinence des liaisons qu'il entretient avec les environs à caractéristiques fondamentalement différentes. Autant l'avenue de la Gare que la rue Viollier, de caractères urbain et paysager, sont traités à l'identique. La place au devant de l'émergence centrale est reconnue comme un espace majeur. Cependant, son appropriation semble peu aisée de par le seuil souligné de la boucle de tram. Les auteurs du projet mettent en œuvre une différenciation des essences sous la forme d'alignements et de maillage sur l'esplanade. La mixité des végétaux fait écho à celles présentes dans le parc voisin, associant par là des lieux aux caractéristiques opposées. Le projet donne des réponses qui semblent parfois ambiguës, et la traduction littérale de son idée forte peine à faire rêver.

Projet non primé

Projet n° 6
red carpet

Bureau d'architectes
Lp2 PRATI PRAHIN LOPEZ
Rue du Môle 38 bis | 1201 Genève | Suisse

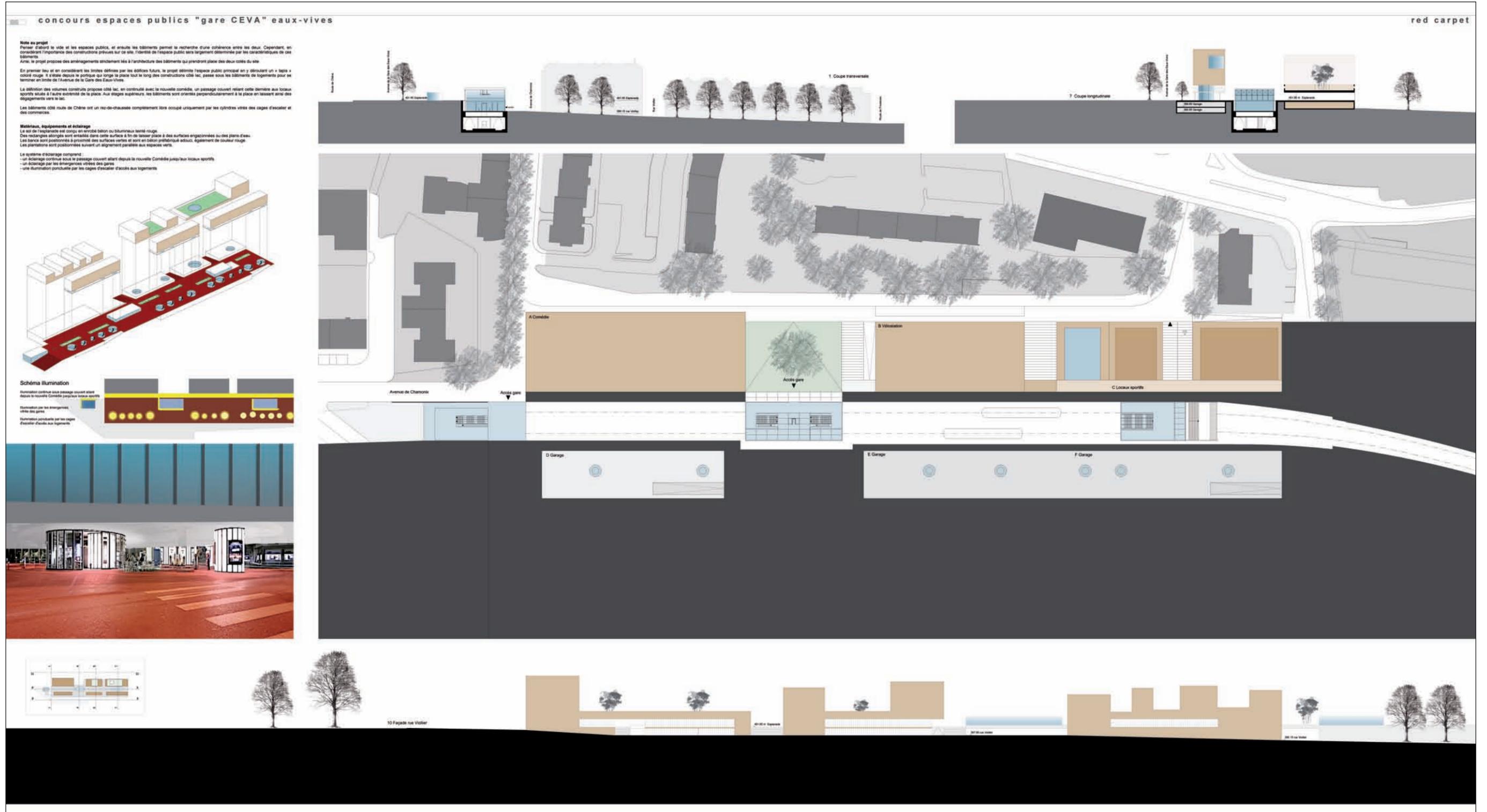
Collaborateurs
Ana Cristina Baudic

Projet non primé
red carpet

43

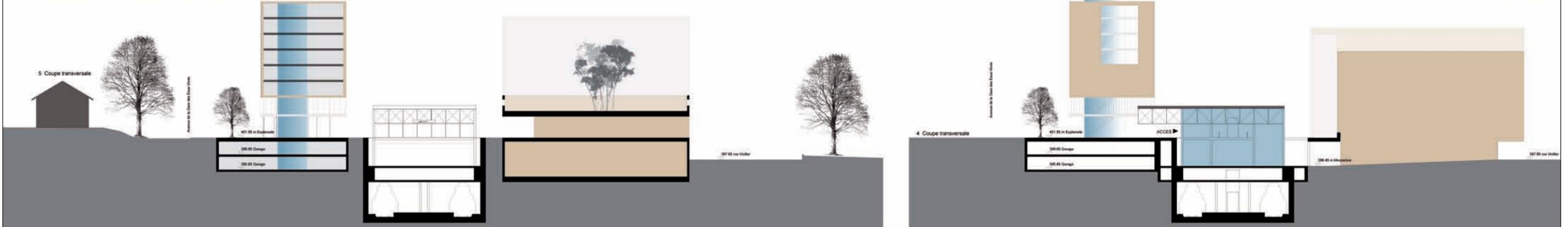
Projet non primé
red carpet

44



concours espaces publics "gare CEVA" eaux-vives

red carpet



9 Façade rue avenue de la gare des eaux-vives

Projet non primé
red carpet

45

Gare Ceva Eaux-Vives
Impressum

46

IMPRESSUM

Commentaire du jury

Projet non primé | n°6 red carpet

De manière globale, le projet «red carpet» ne répond pas aux principaux critères d'appréciation. De nombreux points restent peu explicites, notamment l'intégration du projet dans le site qui présente une topographie particulière.

La problématique des mobilités n'est pas traitée. Les liaisons transversales et longitudinales ne sont pas exprimées. Les modes de liaisons entre le plateau de la gare et les principaux axes de desserte ne sont pas abordés.

Le jury note le manque d'information concernant l'éclairage, le traitement végétal de l'esplanade, le choix et la fonction du mobilier.

Enfin, le dégagement du rez-de-chaussée des bâtiments situés en limite de l'avenue de la Gare des Eaux-Vives ne répond pas aux objectifs du PDQ, ni à la volonté de favoriser les pratiques sociales.

Editeur
Ville de Genève
Département des constructions
et de l'aménagement

Graphisme
Virginie Fürst

Impression et reliure
Atar Roto Presse SA

Nombre d'exemplaires
300

Crédits photographiques
Couverture | Alain Granchamp | Documentation photographique VdG
Pages 2-3 | archigraphie | Philippe Cointault



