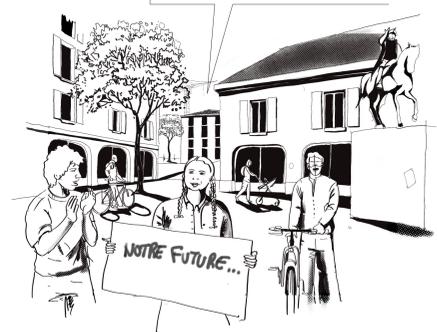




NOUS DEVONS METTRE EN AVANT LES MOTS D'ORDRE
D'URBANISME UNITAIRE, DE COMPORTEMENT EXPERIMENTAL,
DE PROPAGANDE HYPER-POLITIQUE, DE CONSTRUCTION D'AMBIANCES,
ON A ASSEZ INTERPRETE LES PASSIONS :
IL S'AGIT MAINTENANT D'EN TROUVER D'AUTRES. ©D, 1997



LA MISE EN PLACE D'UNE MOBILITE SANS EMISSION DE CARBONES
RELÈVE D'UNE NÉCESSITÉ ABSOLUE ET IMMÉDIATE,
C'EST UNE QUESTION DE SURVIE



IL S'EST TOUJOURS TROUVÉ, PARMI LES HABITANTS DE GENÈVE,
UNE ÉNERGIE, UNE DÉTERMINATION ET UNE CRÉATIVITÉ CAPABLE DE RENVERSER
LES ORDRES ÉTABLIS ET DE FAIRE ADVENIR DES RÉALITÉS CULTURELLES, URBAINES,
DE TRAVAIL ET DE LOGEMENT PUISSANTES ET DIFFÉRENTES.



« NOUS PENSONS D'ABORD QU'IL FAUT CHANGER LE MONDE,
NOUS VOULONS LE CHANGEMENT LE PLUS LIBÉRATEUR DE LA SOCIÉTÉ
ET DE LA VIE OÙ NOUS NOUS TROUVONS ENFERMÉS, E, S
NOUS SAVONS QUE CE CHANGEMENT EST POSSIBLE
PAR DES ACTIONS APPROPRIÉES. » ©D, 1997



L'esprit et l'esthétique de la Genève alternative

De la gare vers le lac, la Genève internationale, celle du jet d'eau, de l'hôtellerie, de l'horlogerie, de la finance. De la gare vers le Jura, la Genève alternative, celle des coopératives, des squats, des Grottes, des îlots populaires. La gare Cornavin, porte d'entrée de la ville, ouvre sur ces deux faces caractéristiques et inséparables de l'identité genevoise. Notre projet propose de considérer le côté Jura de la gare Cornavin dans l'esprit et l'esthétique de la Genève alternative.

Les pénétrantes historiques du site que sont les routes de Lyon et de Montbrillant sont réinterprétées au profit de la mobilité cyclable. Les vélos sont dirigés sur une **course cyclable qui longe la gare** et propose une entrée dans la ville. A l'échelle du territoire, ce tronçon raccorde les voies vertes d'agglomération. Un nouveau raccord majeur de la circulation en vélo à Genève est ainsi mis en place.

Les abords construits de la gare sont traités selon l'identité du quartier des Grottes et leur grammaire urbaine. Les classiques architecturaux et typologiques des îlots ouverts végétalisés sont ainsi repris : fronts bâtis, grands arbres, places, placettes, jardins, arcades... Le quartier se déploie de manière homogène, **renouvelant sa jonction avec la gare** et le viaduc ferroviaire par un tissu désormais harmonieux.

Nous avons l'ambition d'un monde durable, écologique et social. Nous proposons des changements appuyés sur l'histoire et la sociologie du lieu. Les valeurs essentielles du projet ont été consolidées lors d'arpentages des différentes ambiances de l'endroit. Sociologues, historiens, architectes, paysagistes, acteurs actuels et historiques du quartier ont élaboré en commun le cadre de ce projet dans le but de favoriser la construction de situations et la résilience positive du quartier.

L'obligation d'établir la mobilité douce

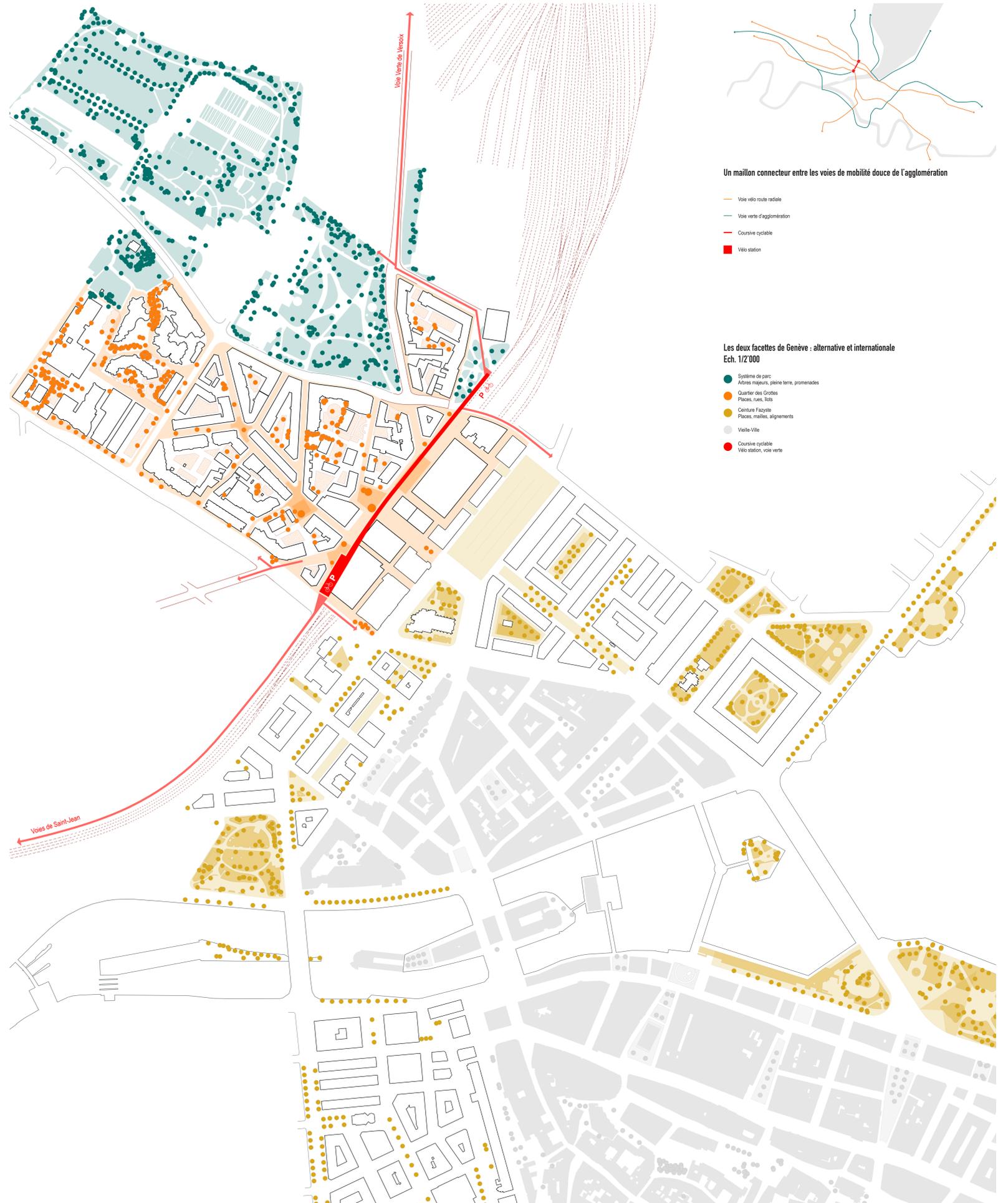
En Suisse et dans le monde, les jeunes se mobilisent pour rendre possible leur avenir sur la planète. La **mobilité douce est l'une des conditions impératives** de cette survie. C'est une mesure clef pour atteindre la neutralité des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030, permettant de ne pas émettre plus que ce que la nature peut absorber. **A Genève, la mobilité douce commence à la gare.** Nous proposons aux piétons et aux cyclistes des chemins de déplacement privilégiés et spécifiques dans un environnement habité et végétalisé. Cette circulation donne aussi l'envie de flâner, de rejoindre les quartiers et les parcs à travers des lieux de vie et de rencontre. **La nouvelle course cyclable** couplée au viaduc ferroviaire offre une façade inédite et symbolique au quartier des Grottes. Sa structure en bois est légère, flexible et réversible. Elle propose, dans une économie de moyens, un nouveau tronçon majeur de circulation en vélo dans Genève et permet le franchissement de la rue de la Servette, du passage des Alpes et un accès direct aux stations vélos de la gare.

Un quartier qui s'autoconstruit

Dans les années 1980, les habitants des Grottes se sont saisis collectivement de la destinée de leur quartier. Leur mobilisation créative a permis d'écarter des projets urbanistiques hors d'échelle pour leur substituer les îlots ouverts sur rues et jardins qui font aujourd'hui référence pour leur **qualité de mixité et d'appropriation**. Cette énergie rayonne aujourd'hui comme un esprit d'avant-garde. Le quartier est le siège de coopératives d'habitations, d'associations diverses (pré en bulle, Pélicot 13), de lieux de rencontres et culturels (la place des Grottes, la Galerie). On y trouve aussi des artisans et commerçants au savoir-faire préservé. Notre projet revendique cette énergie et **réaffirme le caractère créatif de l'endroit**. Les nouvelles arcades accueillent cette mixité d'activités économiques et associatives. Elles seront adaptables et dimensionnées pour des usages multiples et pour les besoins du quartier, pouvant par exemple héberger l'association Première Ligne, une auberge de jeunesse, une crèche, des commerces...

Un renversement du système

L'ampleur et la dimension mondiale des actuels mouvements de révoltes réclamant la justice climatique et sociale ou la fin des ségrégations sexistes et racistes montre l'adéquation du système présent et la nécessité d'un **renversement pour garantir un avenir viable**. Nous proposons ici le renversement de l'espace public conçu pour les transports à énergie fossile au profit d'un **espace de vie et de rencontre** favorable à la mobilité douce. Nous proposons un espace investi, géré et entretenu par les commerçants et collectifs d'habitants. Nous proposons de transformer l'aspect minéral des abords de la gare en accueillant du sol, de la nature et de la biodiversité. Ainsi s'instaure, par la diagonale de la rue Fenet, une **relation étroite entre la gare et le parc des Crottes**. Le parc des Gares devient lui, le seul du plus large système de parcs de la ville.





Des rues vivantes et habitées : la rencontre, les plantes sauvages et les activités du quartier

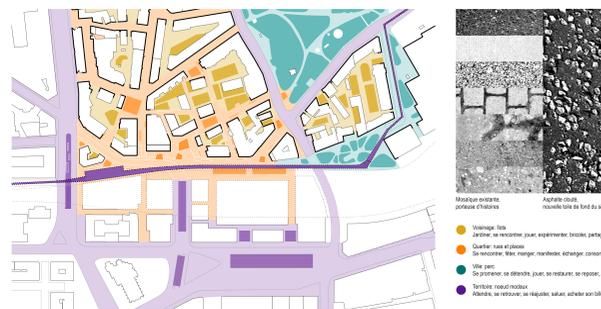
Dans l'espace des rues et sur les places, nous ouvrons les sols devant les accès et les seuls des entrées d'immeubles pour planter du végétal. Ceci permet d'apaiser les rues d'une végétation habitée et de toute une biodiversité. Pour correspondre à l'esprit du quartier, les plantes choisies sont annuelles et les sauvages sont majoritaires. Les sols sont de végétal accessible et proches à la rencontre. Ils inscrivent chaque commerce avec individualité dans le tissu urbain.

L'appropriation par les habitants est encouragée avec des bancs et des bacs qui permettent la multifonctionnalité et la microspatialité des espaces. Pour les arbres, nous proposons de coupler les arbres vigoureux qui poussent vite et ne vivent pas longtemps avec d'autres espèces plus petites et plus longues. À l'image du quartier, la végétation est sauvageonne et renouvelable.

De la fraîcheur dans le quartier : les arbres, l'eau, les sols ouverts végétalisés et le parc

Nous utilisons en premier lieu les ressources naturelles disponibles comme par exemple l'eau de pluie et les sols profonds. L'eau sera utilisée dans l'aménagement et admise dans la partie jusqu'aux plantations pour améliorer leurs conditions de vie. Des techniques d'allègement (brique pleine avec brique) et des empilements pour recharger les sols en eau permettent aussi d'activer et développer généralement et de produire leurs précieux services écosystémiques. Par ailleurs,

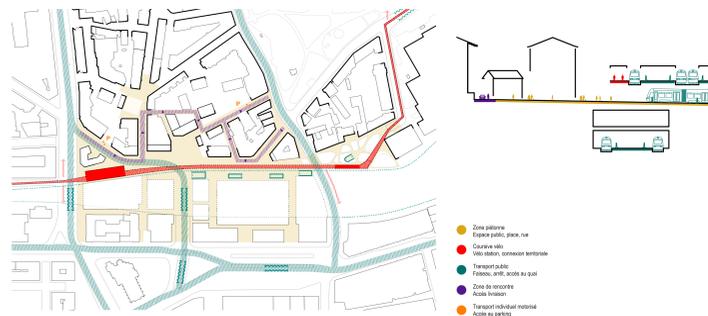
les arbres sont des marqueurs d'espaces. Leurs couronnes sont des espaces de fraîcheur dédiés à la piétonne et à la rencontre. Au cœur de ces espaces d'animation, on retrouve aussi l'usage public. Ils en relation, les places, les arbres, l'eau, la végétation sauvageonne et le parc composent un système connecté et résilient de fraîcheur pour tout le quartier, laissant au vent composer le son d'été dans le tissu urbain.



Le réemploi des revêtements de sol : un vecteur pour les spatialités et les différents usages

« Faire avec » sera notre attitude de projet pour les nouveaux aménagements des rues et des places. À l'image d'une démarche alternative, le projet réemploie les matériaux existants : dalle granitique ou les surfaces végétalisées permettent de concilier les différentes lectures. Les joints et les raccords seront dessinés avec soin pour assembler élégamment la palette de ces matériaux.

et qui définissent des spatialités. Avec cette démarche, nous optons pour une économie de moyen, de matière et d'énergie. Les nouveaux matériaux comme l'argile cuite, les dalles granitiques ou les surfaces végétalisées permettent de concilier les différentes lectures. Les joints et les raccords seront dessinés avec soin pour assembler élégamment la palette de ces matériaux.



Les nouveaux repères de la mobilité douce à Genève : la couronne cyclable et les halles des vélos

Les nouvelles places de la gare (de Montbrillant, du Reculet et des Gares) sont piétonnes. Elles sont traversées par les vélos via la nouvelle voie dédiée. La couronne cyclable est un ouvrage maître et de parcelle on peut y mêler. Elle facilite l'orientation de chacun et annonce les accès à la gare. Au nez de chacune, elle fonctionne telle une arcade et les entrées sont réparties sur toute sa longueur. On y donne rendez-vous, on y abrite par temps de pluie. Les vélos sont positionnés à

l'articulation des voies latérales où arrivent les voies cyclables et où se trouvent les arrêts de bus. Variétés nouveaux programmes urbains et lieux d'animation, ces grandes halles sont actives naturellement et accueillent différents usages. Dans le temps, les volumes sont adaptatifs et peuvent accueillir des usages supplémentaires en fonction des besoins de stationnement.

