

Concertation PAV - Pointe Nord

Espaces publics et paysage

Discussion thématique - Mardi 02 novembre 2021

Intervenant.e.s

Thomas Dagonnier, membre du comité et de la commission technique PRO VELO Genève.

Marjorie de Chastonay, membre de l'Association Transports et Environnement (ATE).

Camille Larané, architecte-paysagiste au sein de l'Atelier du Paysage, membre de l'équipe lauréate du MEP Pointe Nord .

Grégor Nemitz, architecte au bureau ACAU et au sein de l'association Handicap Architecture Urbanisme (HAU).

Étienne Monbaron, chef de secteur, Office Cantonal de l'Eau à l'État de Genève.

Jacques Rosset, architecte et écobiologiste de la construction.

Modérateur

Amin Khosravi

Présentation du concept paysager

Camille Larané, architecte-paysagiste à l'Atelier du paysage en charge du volet paysage de l'image directrice et du plan localisé de quartier (PLQ), présente les grandes lignes et intentions de l'aménagement des espaces publics de la Pointe Nord.

Diagnostic du site actuel

Le site de la Pointe Nord est aujourd'hui très minéral, presque entièrement imperméable. La nature est proche (Arve, Bois de la Bâtie) et pourtant elle n'est pas présente au cœur du site. Le périmètre est bordé par la route des Jeunes qui crée une césure paysagère à cause de son fort trafic. Les piéton.ne.s et cyclistes ne s'y sentent pas à leur place et les aménagements leur donnent peu d'espace. Dans son aménagement actuel, le site tourne le dos à l'Arve.

Image directrice

L'image directrice propose une mutation urbaine : la Pointe Nord devient un quartier mixte à forte densité où coexistent habitat, activités et culture. Les espaces publics constituent l'armature du quartier et leur traitement est primordial pour garder un confort et une qualité de vie malgré cette intensité d'usages. La mobilité douce et la nature en ville sont au centre des préoccupations.

La Pointe Nord et l'eau

La question de l'eau est très importante pour ce périmètre. Un concept de gestion des eaux de pluie et des crues a été développé par le groupement du projet en partenariat avec l'office cantonal de l'eau (OCEAU). L'idée est de gérer l'eau à ciel ouvert grâce à un système de noues et de ruissellement pour l'acheminer vers l'Arve. Cette stratégie vise à éviter le "tout-tuyau". De plus, ce système de gestion des eaux crée différents milieux naturels dans le quartier (pionniers, humides, etc.) et favorise avec eux la biodiversité.

Et les arbres?

L'intention de l'image directrice est de renforcer l'armature arborée existante. Par exemple, le long de la route des Jeunes, un talus arboré existant crée aujourd'hui un filtre environnemental et visuel. L'objectif est de le conforter et de le compléter avec des arbres à haute futaie. Les places

centrales du quartier seront aussi serties d'arbres hauts. L'alignement existant de ginkgo biloba sur le chemin de la Gravière est conforté.

Mobilité douce

L'image directrice actuelle donne une place de premier plan pour les modes doux avec des questions sur la mixité piétons-vélos : est-ce envisageable d'avoir un itinéraire rapide le long de la route des Jeunes et sur le boulevard urbain François Dussaud et que le bord de l'Arve corresponde à une promenade avec une mixité piétons-vélos? Le périmètre Pointe Nord, et en particulier les bords de l'Arve où a été proposé un "parc éponge" est aujourd'hui un goulot d'étranglement, avec des passages très étroits et une accroche au pont Saint-George difficile.

Espaces publics

Un "parc éponge" est prévu comme parc linéaire en prolongement de la ripisylve, dans la continuité de la voie verte d'agglomération. Le parc est inondable et permet de gérer à la fois les eaux de ruissellement pour plus d'infiltration, et les crues de l'Arve. À l'intérieur du quartier, deux places centrales seront aménagées, comme lieux de sociabilité, avec un sol perméable et un bassin d'agrément. La densité sera importante, ce qui doit être intégré dans l'aménagement des espaces : prévoir des lieux de passage et des lieux de repos. Le chemin de la Gravière sera réaménagé, donnant l'accessibilité aux voitures dans la première partie et réservé aux modes doux dans la seconde.

Synthèse thématique

Mobilité

Voie verte d'agglomération - Cohabitation piétons et cyclistes?

La mixité entre piétons et cyclistes, en particulier au bord de l'Arve, interroge. D'une part, le scepticisme est grand car les références positives de ce genre d'aménagements sont rares sur le Canton de Genève. La différence de vitesse entre piétons et cyclistes n'a fait qu'augmenter avec l'essor des vélos électriques, et la mixité rend les choses plus difficiles pour les personnes à mobilité réduite. Des références hollandaises de mixité piétons-vélos sont discutées, qui montrent ce qu'il faut pour que cela fonctionne: un savoir-vivre, une habitude qui n'existe

peut-être pas encore à Genève, mais cela montre qu'une mixité heureuse est possible. La question se pose : la séparation des flux est nécessaire à beaucoup d'endroits, mais est-elle nécessaire partout?

Un point d'accord émerge: les berges de l'Arve doivent être des endroits de flânerie, de détente. L'exiguïté des passages, la difficulté des accroches au pont et l'essence même du lieu, proche de l'eau, en font un espace qui serait plus opportun pour des itinéraires de loisir que pour du transit fonctionnel. Le fait est que si aucun autre aménagement haute vitesse n'existe, les cyclistes "de transit" (les plus rapides) passeront par les bords de l'Arve. Les participant.e.s et intervenant.e.s soulignent la nécessité d'un itinéraire rapide alternatif pour la viabilité d'une promenade tranquille au bord de l'Arve, en particulier pour éviter une concentration de vélos électriques sur cette promenade.

L'aménagement lui-même est aussi important: des pistes cyclables linéaires poussent à la vitesse, indépendamment de leur matériau. Les pistes cyclables en béton incitent à une vitesse plus élevée. C'est un jeu d'équilibriste entre revêtements, signalétique, et forme pour que les cyclistes soient respectueux des piéton.ne.s et vice-versa, tout en gardant l'aménagement agréable pour les PMR.

Une question restée entière est celle de la gestion du flux des employé.e.s et visiteurs de la fonction publique, ce qui veut dire des milliers de personnes arrivant et sortant du site tous les jours. Par où entrent-ils et sortent-ils? Où parquent-ils leur vélo / trottinette ? Est-ce qu'un nombre suffisant de parkings à vélos est projeté au vu de la densité du site?

Personnes à mobilité réduite (PMR) et aménagements

Il arrive souvent que les mesures mises en place pour permettre une bonne coexistence entre piéton.ne.s et cyclistes, par exemple mettre du pavé pour que les cyclistes ne roulent pas trop vite, soient à l'encontre des besoins pour les PMR. L'exemple du quartier de l'Étang à Genève est cité, où du pavé encourage une vitesse moindre des cyclistes mais ne correspond pas aux besoins de PMR.

La volonté de construire des sols perméables se traduit aussi souvent par des sols en stabilisé, qui créent de grands inconforts pour les PMR lorsque le revêtement est mouillé ou pas entretenu de manière optimale (creux, bosses). Gregor Nemitz fait remarquer que l'enrobé peut être perméable lui aussi.

Finalement, il ressort de la discussion que la gestion des eaux à ciel ouvert peut être une opportunité pour les personnes aveugles et malvoyantes: les cunettes et les grilles de récolte des eaux peuvent être très intéressantes pour se diriger dans un quartier piéton où les revêtements sont plats de façade à façade. Elles peuvent devenir des éléments de guidage très performants et pallier l'absence de rebords.

Mobilité (Transports Individuels Motorisés)

La crainte est exprimée par un membre du public que la restriction de l'accès automobile au quartier ne pénalise les entreprises de livraison et celles venant faire des travaux d'entretien. La réponse est claire : le quartier sera encore accessible aux véhicules utilitaires (entretiens, secours, livraisons, PMR). Les autres pourront se garer dans un parking souterrain sous le chemin de la Gravière. Néanmoins, l'offre de stationnement est appelée à être réduite pour répondre aux enjeux de la transition écologique.

Espaces publics et paysage

Espaces publics et eau

Dans le passé (années 1930), les zones alluviales étaient souvent inondées et les rivières étaient vues comme un danger à maîtriser. L'Aire et la Drize ont donc été canalisées pour minimiser ces risques. Aujourd'hui, tout en restant prudent.e.s, le rapport à l'eau a changé : les espaces verts et les espaces publics au bord de l'eau sont reconnus comme importants pour la qualité de vie et l'écologie. Les nouveaux développements urbains du PAV tentent de revoir la manière dont l'eau est gérée.

Le fait est que la plupart des eaux de pluies à Genève sont assimilables par le terrain, et que leur gestion actuelle - l'eau de pluie ne retourne pas au sol, mais est canalisée et dirigée vers les centrales d'épuration - nécessite des infrastructures qui n'ont pas vraiment lieu d'être. Une partie de cette infrastructure doit rester pour absorber les pluies extraordinaires, mais le reste pourrait être fait à ciel ouvert, comme le propose le projet Pointe Nord.

Par exemple, le parc éponge se trouve à la bonne hauteur pour pouvoir absorber les crues centennales. La position des bâtiments a été adaptée pour inclure des scénarios plus extrêmes (plus loin des berges que prévu initialement). Le point faible de ce quartier est l'endroit où se trouve la Parfumerie et le Théâtre du Loup, qui est plus proche de l'eau. Il faudrait prendre des

mesures d'adaptation (rehausser les murs du quai, rehausser les planchers des bâtiments, ou autre) pour que ceux-ci soient en sécurité face aux crues centennales et tricentennales de l'Arve.

Deux participants soulignent que la renaturation des rivières a le potentiel de régénérer le territoire. Mais pour ce faire, il faut sortir de l'aménagement linéaire et donner aux cours d'eau la place de retrouver leurs méandres, leurs courbes. Selon eux, il n'est pas clair si la renaturation de la Drize dans le PAV répondra à ces besoins.

Espaces publics et densité

Plusieurs participant.e.s ont exprimé une nouvelle fois leur crainte et leur critique sur la proportion entre densité élevée et espaces publics peu généreux. Très peu de place non-construite est prévue dans le quartier à part les berges de l'Arve et deux places publiques et des venelles piétonnes à l'intérieur. Cela fait peu selon eux pour les 2300 employé.e.s de la fonction publique, les visiteurs, 250 logements et les activités culturelles prévues sur le site.

Le manque de réserves d'espaces a été soulevé aussi du point de vue résilience : dans un périmètre complètement bâti, comment répondre aux besoins futurs et présents en crèches, école, espaces publics, etc.?

Paysage et tours

En lien avec les questions de densité, le fait de construire des tours de grand gabarit face à une des seules collines du centre de Genève interroge. Ces tours, plus hautes que la colline elle-même, pourraient avoir un effet d'écrasement et boucher les vues, ces "éclats paysagers", depuis le belvédère vers la ville et depuis la ville vers le bois de la Bâtie. Une participante note qu'historiquement, les tours à Genève ont été bâties sur des éminences isolées de manière à ne pas boucher la vue sur la plaine, et non pas dans la cuvette.

De plus, une proposition est avancée par une personne du public : la matérialité des tours et la manière dont elles sont placées pourraient adoucir leur impact sur le paysage. Pourquoi pas des tours en matériaux bio-sourcés? Ces réflexions doivent être menées en amont du cahier des charges pour les différents lots urbains.

Concertation

Il est souligné que construire aussi haut, avec une telle densité urbaine, représente une responsabilité : on impacte durablement un territoire qui est vu par des centaines de milliers de personnes. Le processus démocratique doit être à la hauteur.

Plusieurs personnes soulignent le fait que la concertation devrait venir bien plus en amont pour qu'elle puisse réellement accompagner et enrichir le projet. Aujourd'hui, l'image directrice est déjà très développée, de nombreux aspects semblent figés. L'ouverture pour les nouvelles propositions est limitée à des interstices, alors que les questions de fond telles que la densité et les gabarits des bâtiments ne peuvent plus être remises en question.

D'autre part, Gregor Nemitz propose qu'un groupe de suivi composé d'associations clés puisse accompagner les projets urbains, en particulier celui de la Pointe Nord, et apporter des retours et des conseils techniques.