

Urbia

Les Cahiers du développement urbain durable

Urbanisme végétal et agriurbanisme



© Photographie : Marianne Thomann, mai 2009



Observatoire universitaire
de la Ville et du
Développement durable

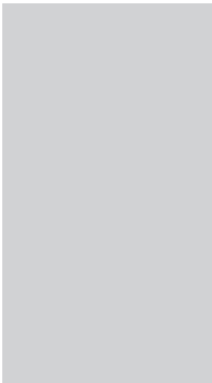
Numéro 8 - juin 2009

Du maillage vert de 1936 à la voie verte d'agglomération : genèse du projet

Anne-Marie Mokrani, Architecte-urbaniste

Ville de Genève, Département des constructions et de l'aménagement, Service d'urbanisme.

Courriel
anne-marie.mokrani@ville-ge.ch



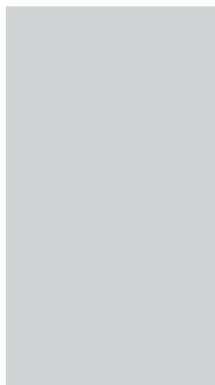
Résumé :

L'article décrit les principales étapes qui ont conduit à l'esquisse de la voie verte de l'agglomération franco-valdo-genevoise ; un itinéraire de 22 kilomètres dédié à la mobilité douce. Deux procédés de mise en réseau des espaces publics conduisant chacun au « maillage vert » et dont découle la voie verte sont décrits et comparés. L'un a été réalisé pour le Plan de zones du Canton de Genève en 1936 et l'autre en 2007 pour le Projet d'Agglomération franco-valdo-genevois. Le parallèle entre ces deux procédés révèle le caractère récurrent de l'opposition « ville - campagne ». Le maillage vert semble répondre à cette préoccupation en irriguant l'ensemble du territoire sans distinction entre le centre et la périphérie. L'insertion de la voie verte dans le territoire résulte de la prise en compte des enjeux du paysage, du patrimoine naturel et construit, de l'agriculture, de la mobilité douce et de l'écologie. En captant ici et là les « matériaux » et les « événements » donnés

par le lieu, la voie verte réhabilite ainsi le maillage vert de 1936 et concrétise le désir de relier les lieux et les habitants d'une agglomération transfrontalière.

Mots-clés :

Urbanisme, paysage, maillage vert, opposition « ville-campagne », espace public, voie verte, agglomération franco-valdo-genevoise, Maurice Braillard.



Le présent article relate les principaux événements qui ont conduit à l'esquisse de la voie verte de l'agglomération franco-valdo-genevoise - un espace public destiné exclusivement à la mobilité douce reliant douze communes suisses et françaises depuis Annemasse (Haute-Savoie) jusqu'à Saint-Genis-Pouilly (Ain) et qui s'étend sur près de 22 kilomètres.

Les réflexions menées autour du thème des espaces publics à l'occasion de la révision du plan directeur communal de Genève ont permis de re-visiter la ville et de questionner les modalités de son développement à l'échéance 2020-2030. La phase d'analyse du tissu urbain a nécessité une lecture élargie du territoire, au-delà des limites administratives de la ville de Genève. Dresser un état des lieux de Genève revenait alors à mener une réflexion sur la ville-centre de l'agglomération franco-valdo-genevoise et ses interconnexions avec les territoires de l'agglomération. Les connaissances acquises lors de l'analyse ont alors conduit à proposer une stratégie d'aménagement et de production d'espaces publics en cohérence avec l'échelle de l'agglomération et les objectifs du Projet d'Agglomération. Cette phase d'analyse, décisive pour la suite du projet puisqu'elle a précédé l'idée d'une voie verte d'agglomération, a ainsi bénéficié d'une lecture simultanée de deux échelles et a permis de dégager de nombreuses opportunités de projet en faveur des espaces publics.

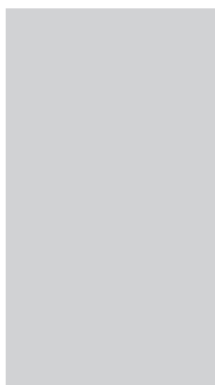
En parallèle de la démarche itérative entre l'échelle de l'agglomération et celle de la ville, la voie verte découle de deux méthodes de conception des espaces publics élaborées respectivement en 1936 et 2007 pour le bassin genevois, produisant chacune un système structurant d'espaces ouverts appelé « maillage vert ». Entre ces deux périodes de l'urbanisme genevois, le contexte a changé impliquant un nouveau territoire fonctionnel et institutionnel et une dynamique sans cesse renouvelée entre les enjeux de l'agriculture, du bâti et de la mobilité, auxquels il faut ajouter aujourd'hui les enjeux de l'écologie. L'article montre que le Plan de zones de Genève de 1936 et le volet « paysage, espaces naturels et agricoles » du Projet d'Agglomération sont à l'origine de la voie verte et ont participé à guider son insertion dans le territoire. A la lumière des processus qui ont conduit à la conception du « maillage vert » de

1936 et 2007 nous énoncerons les propriétés qualitatives et fonctionnelles de la voie verte. Nous verrons que la voie verte est un prétexte à la mise en valeur et à la sauvegarde du patrimoine naturel et construit et qu'elle ne peut se résumer au seul souhait d'un itinéraire de mobilité douce reliant deux centralités régionales, Annemasse et Saint-Genis-Pouilly. Son caractère sinueux démontre que ce projet vise à intégrer de multiples enjeux et à s'ancre de manière pérenne dans le territoire.

Le Plan de zones du Canton de Genève de 1936 et son maillage vert

En 1910, l'opposition « ville - campagne » est au cœur des débats

C'est dans la perspective de transformer les villes jugées insalubres et non adaptées au progrès technique de la société que les outils de planification vont apparaître. Entre les années 1910 et 1930, on assiste à une réflexion sur la « ville idéale » et sur les outils permettant d'anticiper le devenir des territoires. A l'heure où naît la discipline de l'urbanisme, sociologues, architectes, ingénieurs, archéologues s'interrogent sur la qualité de vie en milieu urbain. La manière d'apporter la campagne au cœur des villes et de garantir des réserves d'espaces verts anime le débat des urbanistes. A Paris, en 1908, Jean Claude Nicolas Forestier publie « Grandes villes et systèmes de parcs », un ouvrage de référence - toujours d'actualité [Forestier, 1997] - dans lequel il prône la nécessité d'une politique foncière en matière d'espaces libres afin de garantir leur existence dans le développement des villes. Les typologies d'espaces verts en grande partie inspirées du modèle des villes américaines « Park way », « ceinture verte », « ring », « maillage vert » sont non seulement présentées comme une alternative aux parcs urbains mais également comme le moyen de dégager des surfaces inconstructibles à l'échelle territoriale. L'opposition ville - campagne est alors au cœur des débats.



D'autre part, trois ans avant la réalisation du Plan de Zones du Canton de Genève de 1936, le IV^e congrès international d'architecture moderne (le CIAM) dont le thème était « La ville fonctionnelle », se tient à Athènes. Le CIAM prône les bienfaits d'un « urbanisme fonctionnel » au service d'une « extension rationnelle » des villes. A cette période, les outils de planification urbaine font usage du zonage. Les quatre « fonctions-clés » de l'urbanisme, « habiter, travailler, se récréer et se déplacer », produisent des espaces spécifiques, clairement délimités et reliés par les voies de circulation. L'isolement spatial de ces zones, donc de ces activités, va entraîner un changement de paradigme urbain. Face à l'essor de l'automobile, la Charte d'Athènes renforce le rôle fonctionnel des voies de circulation et propose de hiérarchiser le réseau, de « séparer ces espaces de circulation l'un de l'autre et de fournir à chaque type de circulation un réseau qui lui soit propre. [...] Les voies de circulation doivent être classées selon leur nature et construites en fonction des véhicules et de leur vitesse. Le piéton doit pouvoir suivre d'autres chemins que l'automobile. » [Le Corbusier, 1971:114].

L'élaboration du plan de zone de 1936 se situe entre ces deux courants de pensée de l'urbanisme, l'un organique et l'autre fonctionnel. Ces deux visions auront certainement contribué à influencer l'équipe en charge de l'urbanisme à Genève en 1936 dans la volonté d'instaurer un réseau d'espaces verts décalé du réseau des voies de circulation primaire plutôt que des parcs urbains ponctuels.

Rapide aperçu du plan de zone de 1936

Le plan de zones de 1936 identifie trois anneaux concentriques (figures 1 et 2). Il s'agit, du centre vers la périphérie, des « Quartiers urbains », des « Colonies d'habitations isolées » et enfin des « Cultures et constructions agricoles ». Ces zones correspondent à des fonctions irriguées par la trame radioconcentrique du réseau des voies de circulation et celle du réseau des « surfaces publiques ou site à classer ».

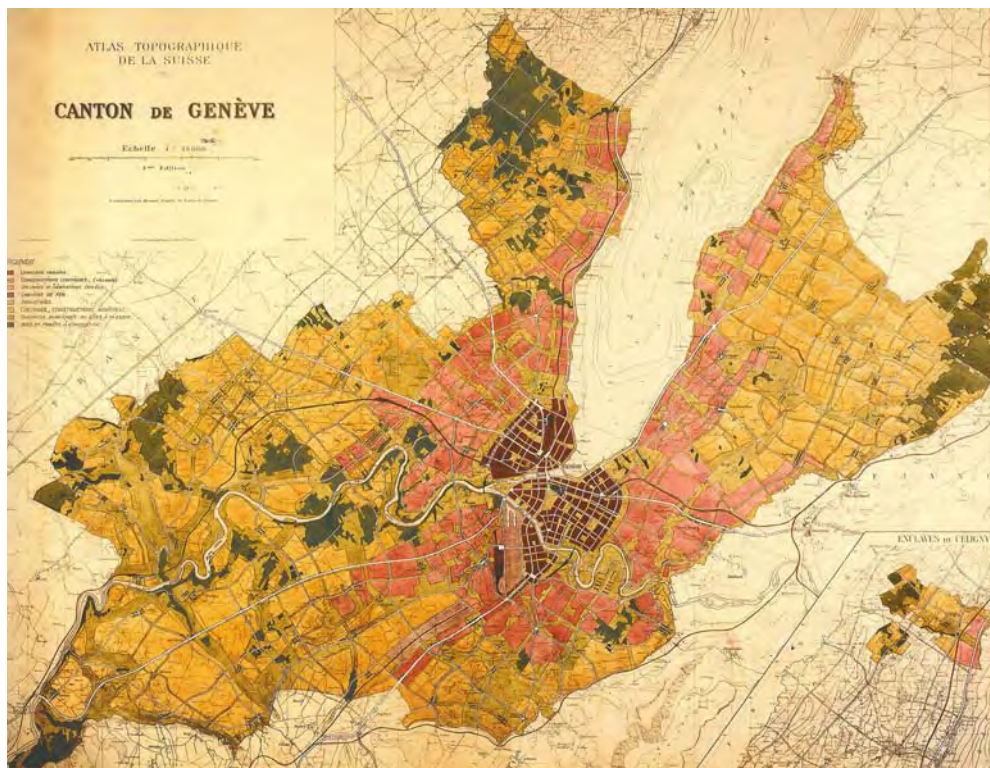


FIGURE 1 : PLAN DE ZONE DU CANTON DE GENÈVE DE 1936

SOURCE : COGATO LANZA [2003 : 225]

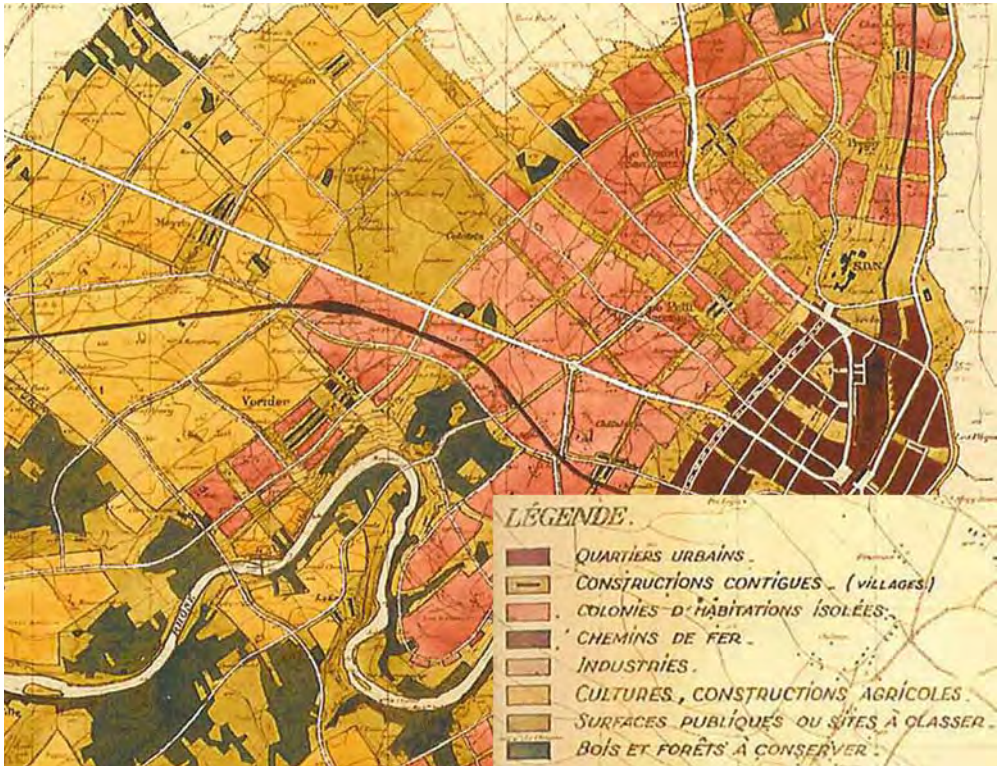


FIGURE 2 : EXTRAIT DU PLAN DE ZONE DU CANTON DE GENÈVE DE 1936 ET SA LÉGENDE

SOURCE : COGATO LANZA [2003 : 225]

Le maillage vert correspond à la couche des « surfaces publiques ou sites à classer ». Relevons que le plan ne distingue pas ce qui est existant de ce qui est de l'ordre du projet. Il propose une vision aboutie, un état fini.

La couche des « surfaces publiques et sites à classer » nous intéresse autant pour sa forme que sa fonction (figure 3). Sa fonction principale est de réserver des terrains pour le bien commun. Elle constitue à la fois une « parcelle de dépendance » d'intérêt public et assure un rôle de « garde-fou » face aux spéculations foncières. La trame des espaces publics produit ainsi un canevas qui guide

la construction et l'extension de la ville en distinguant les surfaces inconstructibles des surfaces constructibles.

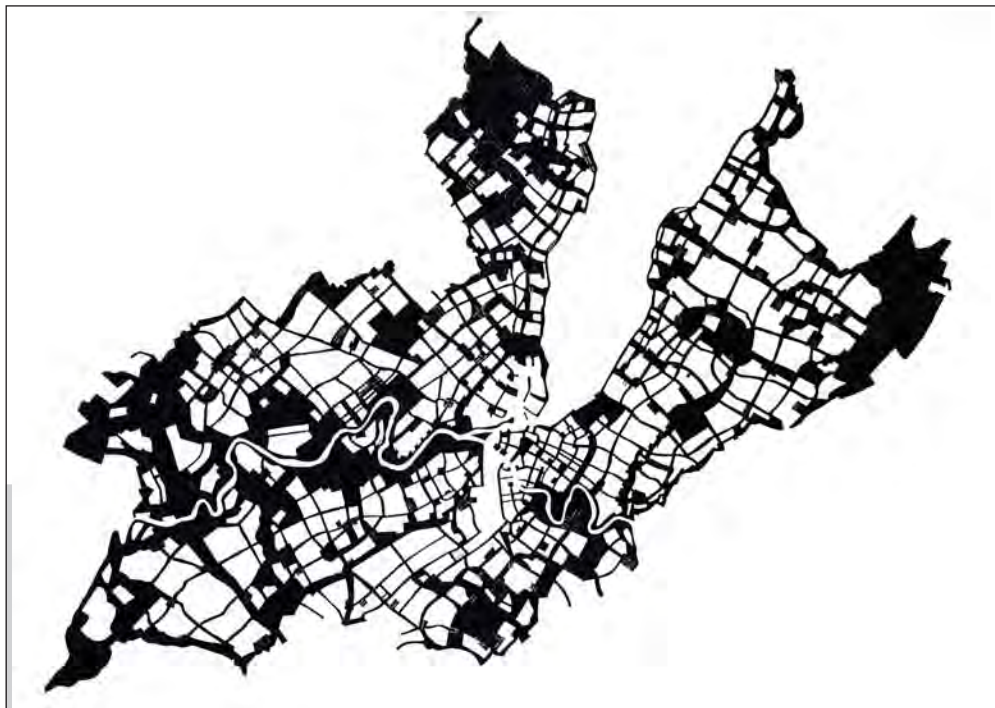


FIGURE 3 : ÉTUDE PAR COUCHES. LES « SURFACES PUBLIQUES OU SITES À CLASSER », LES « BOIS ET FORÊT » DU PLAN DE ZONES DU CANTON DE GENÈVE DE 1936.

SOURCE : COGATO LANZA [2003 : 224]

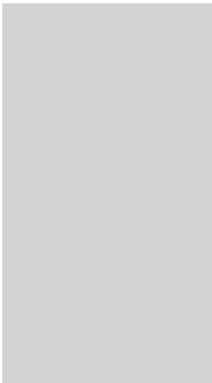
La ville dans un parc

La trame des surfaces publiques s'étend jusqu'aux limites du canton. Elle correspond à un système d'espaces publics couvrant l'ensemble du territoire cantonal sans distinction entre le centre et la périphérie, ni distinction entre ville et campagne.

Le concept de «ville dans un parc» proposé par Maurice Braillard

dépasse la vision selon laquelle les quartiers d'habitation sont séparés des espaces verts et où la ville est séparée de la campagne. Ici, la trame des espaces publics se déploie selon un maillage radio-concentrique de parcs linéaires reliant les parcs urbains, les bois et forêts et les villages. La zone agricole n'en fait pas partie, contrairement au projet d'agglomération de 2007. Elena Cogato [2003] a analysé la complexité de cette trame en procédant par décomposition graphique de chacune des couches qui compose le plan de zone de 1936. Le maillage vert est décalé par rapport au maillage radioconcentrique du réseau viaire. Il relève d'une structure propre et autonome intégrant parfois le réseau secondaire des voies de circulation et répond davantage aux caractéristiques géomorphologiques et patrimoniales du terrain.

Le maillage vert et la sauvegarde du paysage



Le caractère accidenté du maillage vert s'explique par la prise en compte de patrimoine naturel et construit, de la topographie et de la mise en scène des paysages parcourus. Relevons que les « sites à classer » et les « surfaces publiques » sont désignés par la même couleur et correspondent à un même élément de la légende. Ceci traduit l'importance du rôle qu'occupe le paysage dans la trame verte. Les paysages vernaculaires (villages, terres agricoles), tout comme les éléments naturels, composent la trame verte, ce qui contribue à préserver et à affirmer l'identité des lieux. Contrairement aux prérogatives de l'urbanisme fonctionnel du mouvement moderne, le plan de zone de 1936 allie le principe du zonage avec une approche sensible du territoire apportée par le maillage vert.

Insertion de la ville dans son territoire

En intégrant les éléments remarquables à sauvegarder, la trame verte participe de fait à ancrer la ville dans son territoire et assure la continuité entre l'échelle de proximité, l'échelle de la ville et celle du Canton de Genève. L'insertion de la trame dans le territoire s'opère grâce à une lecture fine des caractères singuliers des lieux. Rivières, topographie, alignements d'arbres, échappées visuelles

sont recensés puis mis en scène le long des parcours, ce qui justifie l'épaisseur des bandes vertes du maillage.

D'après l'analyse de Cogato [2003], la structure de la trame verte ne semble pas répondre aux limites du découpage parcellaire. Les éléments captés par « les surfaces publiques ou sites à classer » appartiennent soit à une famille d'objets isolés ; les rivières, les villages, les cordons boisés, soit à une thématique - l'eau, le réseau des villages, les terres agricoles. La trame verte est donc le résultat d'une composition scénique conçue à partir d'« évènements » du territoire. Les paysages sont mis en scène par le jeu de perspectives, au détour d'un chemin, à hauteur d'un vallon, le long d'un alignement d'arbres.

Les espaces circonscrits dans la trame verte illustrent une approche sensible de la manière d'arpenter le territoire. Le plan du maillage vert s'apparente à une « carte hodologique¹ » des espaces publics, rapportée par l'expérience personnelle du promeneur.

En conclusion, le maillage vert proposé par Maurice Brillard constitue une innovation pour l'urbanisme. Refusant la distinction classique entre centre et périphérie, entre ville et campagne, le maillage vert permet d'articuler l'échelle de proximité, l'échelle de la ville et celle du canton. En répondant aux enjeux de qualité de vie, de paysage, de sauvegarde du patrimoine naturel et construit, le maillage vert de 1936, bien qu'il n'ait pas été mis en œuvre pour des questions politiques, relève d'une « puissance visionnaire » qui aujourd'hui semble se confirmer face aux enjeux du développement durable.

1 L'hodologie est un terme inventé par le psychologue Kurt Lewin en 1920 désignant selon Jean-Marc Besse, philosophe et géographe, « l'espace vécu [...] correspondant à l'espace qualitatif et topologique, orienté et défini par des valeurs et des significations, plutôt qu'il ne correspond à l'espace de la géométrie euclidienne (homogène, isotrope, uniforme) » [Besse, 2004 :26].

Le maillage vert de l'agglomération franco-valdo-genevoise

Le vide structurant

Une augmentation de 200'000 habitants et de 100'000 emplois est attendue dans l'agglomération franco-valdo-genevoise d'ici 2030. Pour y faire face de manière durable, le Projet d'Agglomération propose le concept « d'agglomération compacte, multipolaire et verte ». La force du Projet d'agglomération réside dans sa capacité à regrouper quelques 204 villes et deux pays autour d'engagements communs pour construire collectivement un territoire en cohérence avec les enjeux de mobilité, d'urbanisation et de paysage à l'échéance 2030. Le chapitre dédié à la question du « paysage, des espaces naturels et agricoles » [Badoux, Barthassat et Menoud, 2007:59] énonce l'« inversion des pratiques de l'urbanisation » et pose le principe du vide structurant, à savoir le rôle de « la charpente paysagère » comme élément structurant des territoires à urbaniser. Cette approche est présentée comme un « facteur d'équilibre » face au programme d'urbanisation afin d'assurer la cohérence entre paysage, urbanisation et mobilité, ce d'autant que l'agglomération est transfrontalière.

Le maillage vert / bleu

Comme pour le maillage vert proposé en 1936 par Maurice Braillard, la « charpente paysagère » proposée par l'atelier Barthassat & Menoud repose sur les lignes de force du territoire. Elle relie la ville à la campagne et permet de dégager des surfaces inconstructibles, capables de guider le développement urbain. On peut constater que la zone agricole du canton de Genève constitue une ceinture verte qui a subi peu de modifications depuis 1936, alors que de l'autre côté de la frontière, l'étalement urbain a suivi son cours avec des conséquences malheureuses sur le paysage. La « charpente paysagère » de l'agglomération s'insère dans un territoire plus vaste que celui du Canton de Genève et relève d'une

structure plus complexe, justifiée par la prise en compte des terres agricoles, des cours d'eau, des massifs forestiers, du réseau viaire et de l'écologie.

Contrairement à la trame verte de Maurice Braillard, les terres agricoles participent à la continuité des pénétrantes de verdure au même titre que les parcs et rythment le territoire, créant ainsi des alternances « zone construite / espace ouvert ».

Le principal élément qui différencie le maillage vert de 1936 de 2007 réside dans la prise en compte des voies de circulation comme support au maillage vert. Cela constitue une opportunité d'aménagement pour la mobilité douce. L'autre différence de taille est la prise en compte des zones protégées, les entités à valeur écologique, le réseau hydrographique et les corridors écologiques. Le maillage vert / bleu de l'agglomération qui vise à développer la continuité des espaces ouverts et celle des corridors biologiques à l'échelle territoriale devient dans ce cas le support de la biodiversité. Sa prise en compte témoigne d'un changement de paradigme qui répond aux enjeux du développement durable.

Une vision opérationnelle

Le plan de zone de 1936 proposait une vision finie du maillage vert, alors que la structure de la « charpente paysagère » [Badoux *et al.*, 2007] de l'agglomération repose à la fois sur les caractéristiques de l'existant et indique les transformations nécessaires à son renforcement. Deux temporalités sont ainsi incluses dans la trame verte. Elle se compose d'une part des invariants qui relèvent de la conservation du paysage et d'autre part des lieux de projet nécessaires au maintien des continuités naturelles et agricoles. Les lieux de projets comportent les césures vertes nécessaires au maintien des continuités des trois éléments fondateurs de la « charpente paysagère » - les terres agricoles, les cours d'eau, les massifs forestiers - et d'autre part les « lieux de frottement ou de contradiction ». Ces lieux sont composés « d'espaces naturels et agricoles périurbains soumis à une très forte pression urbaine [...] et sur lesquels une pesée d'intérêt s'avère nécessaire face à l'urbanisation ».

En conclusion, nous pouvons dire que la « charpente paysagère » du projet d'agglomération présente des similitudes avec le maillage vert de 1936 dans la prise en compte du paysage et la nécessité de fabriquer des continuités reliant la ville à la campagne. En outre, elle actualise le maillage vert de 1936 par l'addition des enjeux écologiques et agricoles.

La voie verte d'agglomération, une composante du maillage vert

L'analyse portée sur le territoire communal de Genève a montré d'une part un déficit des aménagements destinés à la mobilité douce (places, parcs, pistes cyclables, ...). Elle a d'autre part permis de relever la discontinuité du réseau des espaces publics et le manque d'espaces relais entre la ville-centre et sa périphérie (composée de la zone agricole, la zone d'activité, l'habitat dispersé...). Face à ce constat, la réactualisation du maillage vert de Maurice Braillard est apparue comme une solution dans son principe. La voie verte correspond à une composante du maillage vert de l'agglomération. Elle constitue une maille particulière puisqu'elle est à la fois le support d'une infrastructure de mobilité douce et le lien entre la campagne et la ville.

Qu'est-ce qu'une voie verte ?

Une voie verte est un axe destiné à la mobilité douce en site propre qui se caractérise par l'homogénéité de traitement. Elle peut traverser des milieux urbains ou ruraux (figures 4 et 5). Elle peut emprunter aussi bien les chemins de halage que les voies ferrées désaffectées, les chemins forestiers, les promenades des parcs urbains. Les voies vertes ne comprennent pas qu'une dimension touristique ou de loisir. Elles participent à la vie quotidienne et au fonctionnement socio-économique d'une région traversée, notamment par la desserte des écoles, des lieux d'activité ou des espaces culturels et sportifs. Leur principale particularité réside dans le fait qu'elles sont indépendantes du réseau viaire et constituent une nouvelle ca-

tégorie d'infrastructure destinée exclusivement à la mobilité douce : piéton, cycliste, roller, personnes à mobilité réduite.



FIGURE 4 : LYON, LES BERGES DU RHÔNE

SOURCE : GRAND LYON © J.LEONE, 2007

Située dans le prolongement de la voie verte de la future liaison ferroviaire CEVA (Cornavin-Eaux-Vives Annemasse), la voie verte d'agglomération traverse douze communes sur un itinéraire de 22 kilomètres (figure 6).

Encouragés par le Fonds d'infrastructure de la Confédération², les pouvoirs publics ont montré leur volonté de développer les aménagements destinés aux modes doux. La voie verte résulte

2 La Confédération co-finance les projets d'agglomération grâce au fonds d'infrastructures qui résulte de taxes sur les huiles minérales. Ce fonds contribue à la réalisation d'infrastructures d'agglomération et encourage l'achèvement des routes nationales.

de l'addition de tels projets. Mis bout à bout depuis la commune d'Annemasse jusqu'à la commune de Saint-Genis-Pouilly, leur assemblage a permis de dessiner les bases de l'itinéraire.



FIGURE 5 : VOIE VERTE LE LONG DU CANAL DE GARONNE -

SOURCE : CONSEIL GÉNÉRAL DU LOT ET GARONNE, © JM-CDT47

La voie verte répond à une volonté générale d'amélioration des conditions de déplacement des piétons et des cyclistes. Elle vise notamment à offrir une structure lisible, continue et sûre pour tous les usagers y compris les personnes à mobilité réduite. Par ailleurs, en reliant les pôles de transports publics, elle facilitera la complémentarité modale notamment avec la future liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA), le réseau de tram et de bus. Sa vocation est multiple. Elle est à la fois «la place publique intercommunale», support de la mixité sociale, et une réponse à la demande sociale de nature et de vert.



FIGURE 6 : TRACÉ PROVISOIRE DE LA VOIE VERTE DE L'AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GENEVOISE.

SOURCE : VILLE DE GENÈVE, SERVICE D'URBANISME, AMM, 2008. FONDS DE CARTES : SITG.

Un tracé structurant dans un territoire en mouvement

L'aménagement de la voie verte s'inscrit dans une approche globale du territoire et tient compte des zones urbanisées, des secteurs de renouvellement urbain et des espaces ouverts. Parallèlement à l'objectif déclaré de compléter la trame des espaces publics, l'actualité foisonnante des projets urbains en cours d'étude est apparue comme un levier d'action en faveur de nouveaux espaces publics. Ainsi, le recensement des lieux de projets a permis de localiser les opportunités de dégagement de terrains nécessaires à la production de nouveaux espaces publics. Le relevé ci-dessous (figure 7) indique

les sites stratégiques faisant l'objet de projets de requalification, de densification et/ou d'extension, traversés par la voie verte. Le plan illustre l'instantané d'un territoire en mouvement voué à des changements sur le moyen terme, c'est-à-dire entre cinq et quinze ans.



FIGURE 7 : LES SECTEURS DE PROJETS URBAINS LE LONG DE LA VOIE VERTE.

SOURCE : VILLE DE GENÈVE, SERVICE D'URBANISME, AMM, 2008. FONDS DE CARTES : SITG.

Les projets urbains identifiés vont alors contribuer à ancrer la voie verte dans le territoire. L'inverse est aussi vrai, c'est-à-dire que le « fil vert », en reliant les secteurs de projets, contribue à apporter une cohérence territoriale, et ce d'autant que les projets présentent des échéances de réalisation différentes.

Dans certains cas, la voie verte constitue l'élément structurant des territoires à urbaniser, où le « vide » précède le bâti et sert de guide à son implantation.

La voie verte, un projet générateur de lien et de continuité entre la ville et la campagne

La voie verte ne distingue pas la ville de la campagne et relie les sites générateurs de flux comme les écoles, les équipements sportifs et culturels, les lieux d'intérêt touristique et les pôles d'activités. Elle se greffe dans le territoire en captant les espaces ouverts nécessaires à son déploiement. Elle traverse un « patchwork » de territoires, a priori isolés les uns des autres, comme la zone agricole viticole de Satigny, la zone industrielle de la Zimeysa, la ville-centre de l'agglomération et la zone pavillonnaire des Trois Chênes.

Comme pour le maillage vert proposé en 1936 par Maurice Braillard, la voie verte prend appui sur le réseau d'espaces publics existants et compose avec les « matériaux » du site. Son insertion dans le territoire procède selon plusieurs combinaisons : elle relie des lieux stratégiques identifiés comme des centralités urbaines ; elle s'inscrit dans la continuité du réseau des espaces publics ; elle trouve ses points d'ancrage sur les objets singuliers du territoire comme le pont de la Jonction, les berges fluviale de l'Arve ou encore le Parc Bertrand.



FIGURE 8 : LA VOIE VERTE ET SON PÉRIMÈTRE D'INFLUENCE.

SOURCE : VILLE DE GENÈVE, SERVICE D'URBANISME, AMM, 2008. FONDS DE CARTES : SITG.

La voie verte vient se greffer sur le réseau des espaces publics existants (places, parcs, mail, promenades du Plan piétons de la Ville de Genève) et met en relation des lieux isolés. La liaison avec les espaces publics existants se traduit par un véritable travail de couture entre la voie verte et ses abords immédiats, ce qui garantit par ailleurs son accessibilité en plusieurs points. En reliant entre eux le parvis des bâtiments publics, les parcs urbains, les sentiers pédestres, les promenades, les pistes cyclables, la voie verte va ainsi relier la ville à la campagne.

Le « Fil vert » comme révélateur des lieux

Comme pour le maillage vert de 1936, la voie verte compose avec les « évènements » du lieu. Les objets singuliers du patrimoine naturel et construit sont mis en scène le long du parcours. Le jeu des échappées visuelles depuis la voie verte permet de révéler les paysages traversés. La topographie, les parcs, les cordons boisés, les terres agricoles, les vergers, la rivière de l'Arve et ses berges sont présentés comme « les permanences » des lieux et contribuent à l'épaisseur de la voie verte. Ces évènements relevés et mis en scène constituent des repères territoriaux reconnaissables qui confèrent à la voie verte son identité et sa singularité.

Un itinéraire didactique

La voie verte intègre les enjeux de protection et de mise en valeur des espaces naturels. Les rivières, les cordons boisés, l'ensemble des sites à valeur écologique ou faisant l'objet de mesures de protection composent le maillage vert/bleu de l'agglomération. La voie verte s'inscrit par conséquent dans une perspective de préservation de l'environnement. Par ailleurs, sa fonction de relais entre espaces naturels contribue au maintien des continuités des corridors à faunes. Même si elle ne concrétise pas un corridor écologique à travers toute l'agglomération, elle permettra néanmoins de négocier au cas par cas la création de « coutures vertes » nécessaires au maintien des continuités écologiques.

La voie verte peut aussi devenir un objet didactique permettant de comprendre le territoire. Elle peut devenir le moyen d'informer les usagers sur la fragilité de certains sites, sur les raisons de mesures de protection d'espaces naturels et de stimuler la prise de conscience sur la fragilité de nos ressources et la richesse des paysages du bassin genevois.

Conclusion

La création d'infrastructures destinées à la mobilité douce constitue une opportunité de redéfinir les critères de qualité de vie en milieu urbain et de redéfinir les règles de distribution de l'espace public en fonction de l'ensemble des usagers. Si les autorités avaient appliqué le maillage vert en 1936, si elles avaient prévu ces réserves d'espaces ouverts, elles seraient aujourd'hui moins démunies face à la demande en espaces verts, en zones piétonnes et en pistes cyclables. Notre manque de vision prospective nous rappelle que le sol est une ressource limitée et non renouvelable et que sans elle, la création d'infrastructures destinées aux modes doux reste difficilement envisageable sans de longues procédures.

Le Projet d'Agglomération franco-valdo-genevois propose une vision opérationnelle indiquant les lieux de projet nécessaires à la préservation et à la consolidation des continuités de la trame verte. Tout comme le maillage vert de 1936, sa force est de relier la ville à la campagne et d'articuler simultanément trois échelles : l'échelle territoriale (agglomération), l'échelle de la ville et l'échelle du quartier (échelle de proximité).

Même si la voie verte vise à intégrer les enjeux écologiques et agricoles soulevés dans le Projet d'Agglomération, elle s'appuie néanmoins principalement sur la vision proposée en 1936, et elle correspond à la concrétisation partielle du maillage vert de Maurice Braillard. La vision de 1936 a constitué une précieuse base de travail dans le processus de projet. Dans cette version, l'utilisateur est intégré comme expert du territoire, sensible à la beauté des paysages, attaché à l'histoire des lieux et à ses chemins de traverse. Il est impossible de produire un tel plan sans avoir arpenté le terrain et en avoir une parfaite connaissance. C'est ce qui en fait sa force et sa richesse.

Bien plus que de répondre à l'objectif de consolider le réseau de mobilité douce, la voie verte d'agglomération considère le paysage comme une ressource et la mobilité douce comme le prétexte à la production et la sauvegarde de cette ressource. Les continui-

tés des réseaux des espaces publics et leurs modes de relations avec l'environnement naturel et construit se posent alors comme les conditions à la construction de ce « fil vert ». D'autre part, pour ancrer durablement le tracé dans le territoire, la voie verte doit répondre de manière intégrée aux enjeux de l'urbanisme, du paysage, de la mobilité, de l'écologie, de l'agriculture et de loisirs.

Même si la voie verte de l'agglomération est une expression concrète de la « charpente paysagère » du Projet d'Agglomération, il n'en reste pas moins que sa réussite dépend d'une vision commune du projet, d'une coordination soutenue dans le temps entre tous les acteurs et d'une politique foncière active. L'intercommunalité est un enjeu important dont dépend la réalisation de la voie verte. L'espace fonctionnel de la voie verte regroupe plusieurs espaces institutionnels. C'est pourquoi un modèle de gouvernance a été inventé spécifiquement pour cet objet transfrontalier. Aujourd'hui, la voie verte est portée avec enthousiasme par l'équipe du Projet d'Agglomération, qui est perçue comme légitime des deux côtés de la frontière. Avec la coopération de l'Etat et de la Ville de Genève, ils forment le « groupe de conduite et de suivi » qui assure la coordination auprès des douze communes et veille à la mise en oeuvre du projet.

Bibliographie

- Badoux, L., Barthassat, M. et Menoud, J. (2007) « Paysage, espaces naturels et agricoles », *Le schéma d'agglomération et ses mesures*, Cahier annexe n°3 du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, pp.59-87
- Besse, J.M. (2004) « Quatre notes conjointes sur l'introduction de l'hodologie dans la pensée contemporaine », *Carnet du paysage*, 11, pp. 26-32.
- Cogato Lanza, E. (2003) *Maurice Brailleard et ses urbanistes. Puissance visionnaire et stratégies de gestion urbaine (Genève 1929-1936)*, Stalkine, Genève.
- Forestier, J. C. N. (1997) *Grandes Villes et système de parcs*, Norma, Paris.
- Le Corbusier (1971) *La Charte d'Athènes*, Minuit, Paris.

Urbia

n°8 - juin 2009

ANTONIO DA CUNHA

Introduction : Urbanisme végétal et agriurbanisme
La ville entre artifice et nature

EMMANUEL BOUTEFEU

La demande sociale de nature en ville
Enquête auprès des habitants de l'agglomération lyonnaise

NATHALIE BLANC

Vers un urbanisme écologique ?

CURDY PHILIPPE

La gestion des espaces verts dans la ville : entre densification urbaine et
préservation de la (bio)diversité sociale et naturelle

ANNE-MARIE MOKRANI

Du maillage vert de 1936 à la voie verte d'agglomération : genèse du projet

NELLY NIWA

La nature en ville peut-elle être agricole ?
De la Suisse au Japon

ROLAND VIDAL ET ANDRE FLEURY

Aménager les relations entre la ville et l'agriculture. De nouveaux enjeux
territoriaux et une nouvelle approche « agriurbaniste »

ISSN 1661-3708