Immobilier
Paraît le premier mercredi du mois

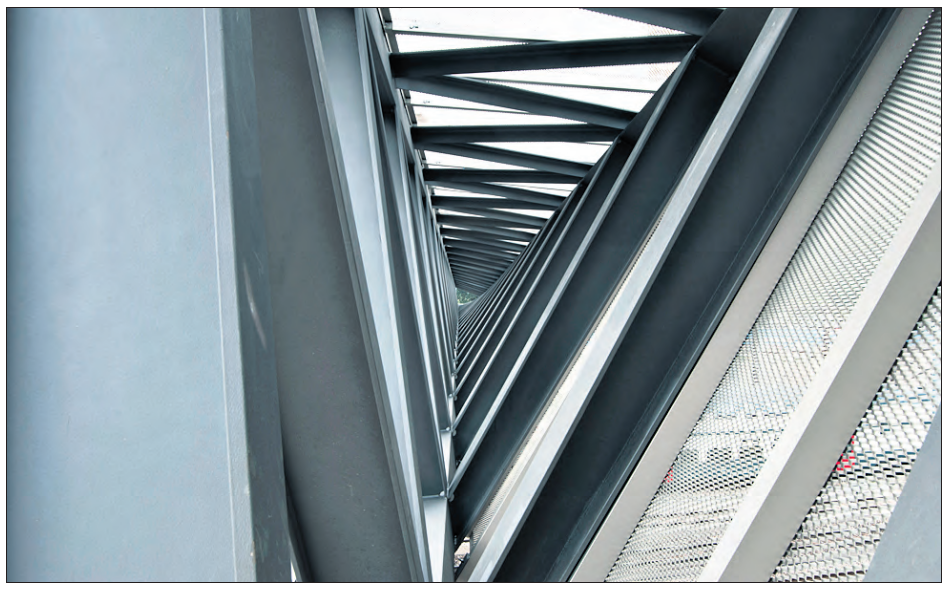
THOMAS JANTSCHER

La passerelle de la Paix, traversée de 160 mètres au-dessus de l'enchevêtrement de rails dans le quartier de Sécheron, à Genève. ARCHIVES

La passerelle, voie royale pour une urbanisation douce

> Aménagement
Trait d'union entre deux quartiers, l'axe piétonnier contribue à densifier la ville

> Deux ouvrages d'art construits récemment, à Genève et à Neuchâtel, créent de nouvelles connexions au-dessus de territoires auparavant infranchissables



PIERRE-ALAIN DUPRAZ

La structure métallique et ses encorbellements au-dessus des lignes à haute tension. ARCHIVES

Géraldine Schönenberg

Du train qui quitte la gare de Genève direction Lausanne, le voyageur aperçoit un pont à la ligne fuselée dont les parois de verre dépoli laissent apparaître une structure de poutres métalliques aux formes géométriques. L'ouvrage d'art de 160 mètres de long enjambe l'enchevêtrement des rails au cœur de la ville avec, de part et d'autre, de nouveaux quartiers qui émergent. A la suite d'un concours remporté en 2004 par l'architecte Pierre-Alain Dupraz, en partenariat avec l'ingénieur Laurent Chablais, la passerelle de la Paix a été inaugurée il y a deux mois, soit dix ans plus tard. Implantée sur les anciennes friches industrielles de Sécheron, elle fait désormais le lien, pour piétons et cyclistes, entre la Maison de la paix, le campus et les logements étudiants côté place des Nations, et l'immeuble Japan Tobacco côté lac, avec au milieu la gare de Sécheron.

A Neuchâtel, c'est la passerelle du Millénaire qui vient d'être distinguée ce vendredi 28 novembre, dans le cadre du Prix suisse des aménagements piétons, le «Flâneur d'or 2014». Elle s'inscrit dans la continuité du quartier Ecoparc, un complexe d'habitation et d'équipements collectifs, réalisation du bureau Bauart qui a vu le jour sur une ancienne friche ferroviaire. Surplombant la rue de Gibraltar douze mètres en dessous, l'ouvrage rapproche deux portions de ville séparées ici par un accident topographique.

La passerelle, concept urbanistique à la mode? Oui, car elle répond à une vision favorisant développement durable et mobilité douce.

> Elles offrent un nouvel espace à vivre, ouvrent des perspectives, élargissent l'horizon urbain

Mais aussi ouvrage intemporel dont un des précurseurs fut le général Dufour, qui fit respirer la Genève engoncée dans ses fortifications au XIXe siècle par ce moyen déjà, en réalisant le pont de fil de fer de Saint-Antoine par exemple, qui n'existe plus aujourd'hui.

Comme le précise l'historien de l'art Pierre Monnoyeur, «les passerelles permettaient de désenclaver la ville. A l'époque, il y avait seulement trois portes pour sortir de Genève, à Rive, place de Neuve et Cornavin. On s'est rendu compte qu'il fallait désengorger une cité qui étouffait comme dans un corset à l'intérieur duquel plus rien ne pouvait se développer.»

Créer des passages pour investir d'autres territoires et ainsi permettre l'extension de la ville. De la même manière que les passerelles de la Paix ou du Millénaire aujourd'hui offrent un nouvel espace à vivre, ouvrent des perspectives, élargissent l'horizon urbain. Tel le pas d'un géant foulant des lieux a priori infranchissables. Interview des concepteurs de ces traversées à emprunter à pied ou à vélo.

DR

Pierre-Alain Dupraz, architecte, concepteur de la passerelle de la Paix à Genève

Le Temps: Pour un architecte, une passerelle urbaine, c'est un projet stimulant?
Pierre-Alain Dupraz: Oui, on est proche du land art. C'était fascinant de travailler dans un contexte d'espace ferroviaire a priori repoussant. Ce que j'ai aimé dans le développement de ce projet, c'est qu'on intervenait dans un territoire en mutation et qu'il fallait anticiper en ayant une vision.

– Comment construit-on un ouvrage de cette ampleur au-dessus d'un réseau en activité et en pleine ville?
– Le timing du chantier était très ardu, il fallait se caler sur les chantiers voisins. Aujourd'hui, l'immeuble Japan Tobacco est quasiment fini. Mais au moment de la construction de la passerelle, nous avions toute l'esplanade de ce chantier à disposition pour faire le montage, ce qui a été très précieux. Pendant deux semaines, nous avions pris nos marques aussi du côté de la Maison de la paix avant que le chantier démarre. La passerelle, c'est un peu le symbole de cet ouvrage: relier les territoires mais aussi les gens entre eux, c'était fondamental pour harmoniser le tout.

– Les trains passent en continu. Vous ne pouviez pas avoir d'emprise au sol?
– Les CFF nous ont permis d'installer des piles provisoires en cours de chantier pendant deux mois, ce qui a provoqué la réduction d'une voie CFF d'un côté et de l'autre. Elles étaient positionnées à un endroit qui ne gênait pas le train Genève-Lausanne. Les éléments ont été installés pendant la nuit, le trafic étant interrompu de minuit et demi à 4h du matin.

– A quelles difficultés d'organisation avez-vous dû faire face?

«Densifier pour concentrer les activités»

> A Neuchâtel, la passerelle du Millénaire est distinguée par le «Flâneur d'or 2014»

Emmanuel Rey, professeur au Laboratoire d'architecture et technologies durables de l'EPFL et associé du bureau Bauart concepteur de la passerelle du Millénaire.

Le Temps: Une passerelle, ce n'est plus seulement aujourd'hui un passage qui permet d'aller d'un point A à un point B, ça fait partie de l'architecture urbaine?
Emmanuel Rey: Oui, nous pouvons y voir trois types d'enjeux de mobilité, d'urbanisme et d'architecture. Dans le cas présent, l'enjeu de mobilité, aspect fonctionnel, vise à offrir des chemins courts et détachés du trafic pour favoriser un déplacement rapide dans la ville à pied ou à vélo. Dans les différences de topographie que nous connaissons en Suisse, une passerelle permet en autres de franchir des points de même altitude dans des villes en pente comme Neuchâtel. Ici, la rue de Gibraltar se trouve à environ douze mètres au-dessous du niveau de la passerelle qui relie deux quartiers séparés par un accident géologique. C'est un cas de figure que l'on retrouve dans d'autres réalisations récentes, à l'instar de celle du Flon à Lausanne.

KEYSTONE

– Favoriser la mobilité douce en est le principal intérêt aujourd'hui?
– Oui, densifier le milieu bâti permet de concentrer les activités en rapprochant les distances entre habitat, travail, loisirs et commerces par rapport à un modèle beaucoup plus étalé qui imposait de se déplacer avec un véhicule. En favorisant la mobilité durable dans un tel contexte, le nombre d'utilisateurs s'accroît surtout quand on relie des quartiers proches d'un nœud de transport public. L'avantage est de créer des connexions simples et efficaces dans la ville.

– Comment avez-vous abordé la conception de la passerelle du Millénaire, qui prolonge le site Ecoparc?
– Reliant le quartier de la gare avec la colline du Mail à l'est, la passerelle fait partie du plan de quartier. Nous avons opté pour une liaison rectiligne qui permet d'avoir un mouvement relativement naturel pour rejoindre deux points qui sont à une différence d'altitude légère, la pente du tablier étant d'environ 6%, tout à fait franchissable à pied ou à vélo. Nous avons ensuite imaginé l'identité architecturale la plus juste pour ce lieu. Nous avons volontairement renoncé à un geste structurel ostentatoire qui se serait traduit par une arche ou des haubans car il nous semblait qu'à cet endroit très dense il fallait opter pour une ligne fine et précise. Nous ne voulions pas trop d'emprise dans le paysage, et surtout conserver la percée visuelle qui existe à cet endroit de la ville de Neuchâtel.

– Comment cela se traduit-il au niveau structurel?
– Nous avons conçu des piliers obliques qui s'ancrent dans la pente et dialoguent avec la végétation voisine. La passerelle paraît posée dans les arbres. Cette légèreté expressive, travaillée avec les ingénieurs, est une sorte d'évidence dans l'environnement. La structure métallique a été montée sur place en un jour, car l'on se trouve en bas au milieu du trafic routier, et c'était émouvant de voir se créer instantanément cette nouvelle liaison dans la ville. La structure supporte des dalles de béton. Et, latéralement, il y a des éléments en verre flouté pour une sensation de sécurité. Quant à sa présence nocturne, nous avons intégré des leds dans la barrière qui ne perturbent pas le trafic par un excès de lumière et qui consomment peu d'énergie. Cela fait comme une ligne éclairée dans la nuit, ce qui confère une nouvelle identité à cette portion de la ville.

– La passerelle est la voie de l'avenir?
– Oui, c'est un champ qui va se développer en milieu urbain et encore plus dans les tissus suburbains, cette première couronne des communes contiguës aux villes centres. Parce que c'est là que va avoir lieu la densification dans les prochaines décennies, par la transformation de sites organisés en relation avec les déplacements en voiture et qui vont s'ouvrir progressivement à d'autres types de mobilité. Comme la gare de Renens, qui était périphérique par rapport à Lausanne et qui va devenir un pôle important. Une passerelle va se construire au-dessus des voies. La régénération urbaine ne consiste ainsi pas seulement à construire de nouveaux bâtiments mais aussi à créer de nouvelles connexions dans la ville. Et les usagers s'approprient rapidement ces évolutions, la passerelle du Millénaire étant fréquentée quotidiennement par un millier d'usagers. **Propos recueillis par G. S.**

YVES-ANDRE.CH

A Neuchâtel, la passerelle du Millénaire enjambe une route située douze mètres en dessous. ARCHIVES

THOMAS JANTSCHER

La trajectoire coudée de la passerelle de la Paix, pour un cheminement aux vues alternées. ARCHIVES

– Quand la Ville de Genève a lancé le projet, il a fallu convaincre les CFF de son urgence. Pris par le chantier de la gare Cornavin, ils avaient d'autres impératifs. Les CFF ont dû faire dévier des lignes à haute tension en une nuit et donc couper l'électricité, par exemple, une opération qu'il fallait planifier de six à douze mois à l'avance.
Autre exemple: les géomètres (qui retranscrivent l'implantation et le périmètre dans lesquels l'architecte intervient de manière très précise en 3D) travaillaient de chaque côté sur des secteurs différents et on s'est rendu compte qu'il y avait des variations de 5 cm, ce qui est très important pour un ouvrage d'art. Cela signifie qu'un appui est décalé de 5 cm, ce qui nous a fait revoir les plans.

– Cette passerelle, vous l'aviez imaginée il y a dix ans. Comment être sûr que le projet allait s'insérer harmonieusement dans un environnement bâti qui n'existait pas alors?
– C'était la difficulté. Anticiper la réalisation des bâtiments de chaque côté et faire en sorte que l'ouvrage reste pertinent, entre en résonance avec eux. Par exemple pour la Maison de la paix, l'architecture a changé en cours de route. D'un bâtiment rectiligne, issu d'un premier concours, on est passé à la structure en pétales conçue par le bureau neuchâtelois IPAS. Nous avons dû prendre des options très claires, en restituant l'aspect sophistiqué des façades voisines grâce au vitrage, qui, en plus, diffuse de la lumière la nuit. Et l'objet en acier et béton rappelle aussi le domaine ferroviaire. Les puristes se demandent peut-être pourquoi il y a tant d'habillage mais c'est un lieu qu'on doit pouvoir vivre de l'intérieur quand on le traverse.

– Comment avez-vous fait en sorte que le piéton se sente en sécurité?
– Je souhaitais une passerelle à ciel ouvert. De par sa forme, avec un virage au milieu, et la hauteur variable des poutres sur toute la longueur, le promeneur a des vues différentes sur le paysage urbain, ce qui lui évite une traversée ennuyeuse. C'est à la fois une liaison fonctionnelle et la promenade du dimanche pour rejoindre le jardin des Nations et la Perle du Lac.
Par rapport aux voies CFF, il fallait trouver une solution pour protéger le promeneur d'un éventuel contact avec les lignes à haute tension, donc latéralement. Il y a comme un encorbellement sur les lignes de contact. Ce parti pris architectural nous a donné cette forme de triangle et permet d'avoir une structure relativement compacte et basse. Et pour éviter un éventuel sentiment d'insécurité, nous avons proposé un encadrement vitré, comme un balisage. La lumière est constante et accompagne le promeneur.

– Vous êtes le roi de la passerelle si on évoque encore celle du Mont-Blanc, dont on attend toujours la réalisation… Où en est le projet?
– J'ai gagné le concours en avril 2012 mais entre-temps il y a eu des débats politiques au sein du Conseil municipal. Nous sommes actuellement en attente d'un mandat d'étude qui nous permettra de déposer une demande d'autorisation et de crédit.
La petite traversée de la Rade ayant été refusée par votation, le projet de la passerelle du Mont-Blanc revient sur la table. La grande traversée, si elle est votée, sera tellement excentrée et autoroutière (vers le Vengeron et la Pointe-à-la-Bise) qu'elle ne pourra être mise en opposition avec elle.

Quand l'architecture parle aux enfants

> **Livre** Visiter La Chaux-de-Fonds en s'amusant

Theo le chat est un fin limier. Se faufilant de ruelles en demeures historiques, il doit résoudre une énigme qui a pour théâtre la ville de La Chaux-de-Fonds. Deuxième opus de la collection «Maisons de papier» éditée par la Société d'histoire de l'art en Suisse (SHAS), *Theo à La Tchaux** conte les pérégrinations du félin malin à la recherche d'une montre disparue. Une piste qui le mènera de monuments en villas traditionnelles et qui lui fera découvrir les secrets et la petite histoire de l'architecture chaux-de-fonnière. Une balade que les enfants de 8 à 10 ans peuvent suivre grâce à un livret et un leporello illustré de 4 m de long, accompagnés d'un plan où ils pourront retrouver les édifices numérotés lorsqu'ils déambuleront dans la ville.

SHAS/CATHERINE LOUIS

Ce petit ouvrage, adoubé par l'Unesco, paraîtra le 10 décembre, à l'initiative de Nicole Bauermeister, directrice de la SHAS. Une incitation pour les plus jeunes à lever la tête et à observer leur environnement bâti autrement.

«Qu'est-ce qu'un enfant dessine en premier? Sa maison. Avec ses parents, c'est le fondement, la base de sa sécurité, déclare Nicole Bauermeister. Quand je suis arrivée à la direction de la SHAS, j'avais le sentiment qu'il fallait absolument s'adresser aussi aux écoliers.» Une constatation qui s'inscrit dans un courant de vulgarisation de l'architecture, discipline dont la compréhension n'est plus réservée aujourd'hui aux seuls initiés. «Nous sommes actuellement dans une période où la densification et la transition énergétique posent des tas de questions sur notre patrimoine bâti et c'est le moment ou jamais de bien préparer l'avenir. Nous nous positionnons, avec cette collection, dans un projet pédagogique stratégique», ajoute la directrice.

L'auteur, l'historienne de l'art Karina Queijo, n'a pas voulu, quant à elle, être trop didactique en utilisant des termes trop compliqués. «J'avais envie de raconter une histoire, de montrer que ces bâtiments historiques n'étaient pas seulement des vieilles pierres mais aussi des réceptacles pour l'imagination, étant le lieu d'événements passés.» A l'heure de la vie virtuelle, l'auteur estime essentiel le contact direct avec les bâtiments. Donnant envie de les explorer par le biais de cette intrigue policière dans laquelle évolue Theo le chat. «L'idéal serait que parents et enfants se rendent ensemble sur les lieux, refassent le parcours une fois le livre lu et redécouvrent la ville», dit-elle.

L'illustratrice Catherine Louis évoque le chat roux qui l'a suivie lorsqu'elle est allée en repérage lors de la conception du premier volume paru en 2012, *Mit Theo in Bern*, et qui lui a inspiré ce personnage dont la mobilité se prête spécialement bien à l'une des particularités chaux-de-fonnières: «Dans la ville, on peut entrer dans presque tous les bâtiments durant la journée, les cages d'escalier restant ouvertes. Pour ma part, j'aime beaucoup flâner et me laisser surprendre par des éléments que les gens ne remarquent pas forcément. A La Chaux-de-Fonds, on trouve de gros contrastes architecturaux, un immeuble en béton qui côtoie une maison Art nouveau. Connaître l'histoire des bâtiments donne à la ville une dimension différente, on ne peut plus s'y promener de la même manière.» **G. S.**

* «Theo à La Tchaux», de Karina Queijo, illustré par Catherine Louis, graphisme de Garance Willemin.