CEVA BACHET

CEVA BACHET

MSV ARCHITECTES URBANISTES SÀRL

ESPACES PUBLICS DE LA HALTE CEVA GENEVE-BACHET PROPRIETE SURFACE DE TERRAIN 31'000 m² TYPE DE MANDAT CONCOURS. MISSION COMPLÈTE D'AR-CHITECTE (SIA 31 À 53) BÂTIMENT SURFACE DE PLANCHER (SIA 416) 660 m^2 VOLUME DE CONSTRUCTION (SIA 116) 2'420 m³ COÛTS PROBABLES 1. ESPACES PUBLICS 14 MIO CHF 2. FERROVIAIRE 10 MIO CHF HONORAIRES GROUPEMENT 3 MIO CHF COÛTS DE CONSTRUCTION 24 MIO CHF AVRIL 2012 AUTORISATION DÉCEMBRE 2015 DÉBUT DE LA CONSTRUCTION JUIN 2017 FIN DES TRAVAUX JUIN 2020 MAITRES D'OUVRAGE ETAT DE GENÈVE (DALE & DI), VILLE DE LANCY, TPG CEVA, CFF, FDP PARTENAIRES ARCHITECTURE MSV ARCHITECTES URBANISTES PAYSAGE MSV ARCHITECTES URBANISTES EXÉCUTION GÉNIE CIVIL PERRETEN & MILLERET ÉLECTRIQUE ZANETTI ENERGESTION CHAUFFAGE/ VENTILATION ÉCLAIRAGE ATELIER DU CRÉPUSCULE GRAPHISTE BÜLB PHOTOGRAPHIE MSV ARCHITECTS URBANISTES

ESPACES PUBLICS DE LA HALTE CEVA GENÈVE-BACHET



ACH

8

PROJET LAURÉAT "LANDMARK"

La halte Bachet est implantée au coeur du noeud stratégique de l'entrée sud de Genève et constitue une véritable articulation entre les quartiers environnants amenés à muter lors des prochaines années.

Totalement artificiel et minéral, caractérisé par une rare superposition de différents mode de transports, le site s'est modelé au fil du temps et de la construction des nombreuses infrastructures souterraines et aériennes.

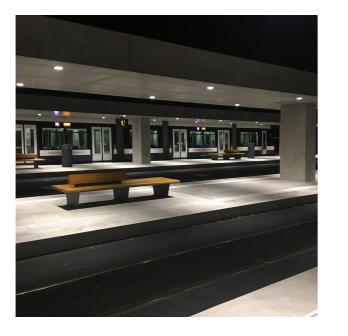
La réalisation de la halte CEVA, accompagnée par une série de projets environnants, devient le prétexte pour définir ici un espace urbain de référence.

INTERFACE MULTIMODALE

Par sa situation, la station du Bachet est un véritable nœud stratégique en matière de transports. La diversification de l'offre de mobilité confère une nouvelle attractivité à ce territoire considéré jusqu'ici comme périphérique. Le projet, lauréat du concours lancé en 2011 par l'Etat et la Ville de Lancy, porte sur les espaces publics et l'organisation de l'interface. Il vise à intégrer les besoins des riverains et des usagers et à réduire les effets de coupure résultant des grandes infrastructures.

CONTRAINTES ET POSITIONS

La plateforme multimodale accueillant davantage de quais s'est élargie. Cet élargissement souhaité a contraint à revoir le raccordement au passage inférieur. Dans ces conditions extrêmes il a été décidé de repousser la boucle d'une soixantaine de mètres à proximité du chemin du Trèfle Blanc.



LIAISONS INTER-QUARTIERS

Une nouvelle place, organisée en deux terrasses, établit des continuités avec les quartiers environnants. Aménagée dans le socle de la place du Gui, une station vélo et quelques services de proximité complètent l'offre de l'interface. Les extrémités du passage sous la route de St.-Julien sont modifiées et améliorent la liaison entre les deux sorties de halte et les quartiers de La Chapelle, de Praille Acacias Vernets et du Trèfle-Blanc.

PROMENADES

Les promenades du Stade et de la Chapelle condensent les possibilités d'échange tandis que l'intention de l'Etat de développer la nouvelle patinoire à proximité immédiate du site illustre la dynamique urbaine du pôle d'échange. La géographie du secteur, en lisière de la moraine, est valorisée par des aménagements paysagers du talus nord. Le projet a prévu un prolongement se glissant sous les infrastructures autoroutières permettant à terme de relier la halte côté Praille aux nouveaux développements du quartier de Gross-

IDENTITÉ NOCTURNE

Une trame de mâts ponctue l'interface et supporte l'éclairage public. Un travail important sur les mâts a été opéré afin de minimiser tant que possible leur présence (forme, diamètre, couleur).Les couverts TPG diffusent un éclairage sur les quais et les voies. La place du Gui, ses terrasses et son bassin reçoivent un éclairage festif teinté de couleur plutôt chaude.



PROGRAMME

Places haute et basse

Ces deux lieux sont complémentaires mais ont des usages et ambiances très différentes. La Place basse sera un lieu principalement de passage avec une terrasse à proximité de la vélostation. Elle se raccordera à la place haute par une rampe qui se glissera entre l'émergence CEVA et la vélostation. La place haute sera une place de quartier très arborée (érables et chênes) offrant des lieux de calme tranchant avec la plateforme en contre bas. Un miroir d'eau viendra agrémenter ce lieu.

Vélostation

Bâtiment articulant les 2 niveaux principaux du site. La vélostation est ouverte sur la place basse en rapport direct avec les flux piétons et cyclistes passant par Bachet. Ce bâtiment pouvant accueillir 270 places de vélos se complète d'un local de repos pour les conducteurs des TPG et de 3 petites niches commerciales. Ces dernières auront une influence importante sur la mixité d'usages de la place.

Couverts et quais TPG

5 couverts ont été construits sur les quais afin d'offrir aux passagers des abris contre les aléas météorologiques. Le choix du béton permet des grandes portées (14m) évitant l'encombrement de quais de faible largeur. Ces couverts sont plantés d'une végétation offerte aux regards depuis la place

Passage inférieur sud

MSV ARCHITECTES URBANISTES SÀRL |

Ce secteur permet de raccorder 3 niveaux. Le passage inférieur, la plateforme multimodale et le trottoir Route de St Julien. Afin de garantir l'accessibilité PMR, cyclistes et piétons au passage deux rampes entrées-sorties sont construites. Entre elles un dispositif de gradins permet à tout un chacun de se poser et de profiter d'un lieu protégé des nuisances sonores d'un axe routier très passant. Pour filtrer un fort ensoleilement ces gradins seront également plantés.

Passage inférieur nord

Les gradins permettent de raccorder la rue Eugène Lance avec le niveau intermédiaire de l'émergence CEVA. Ils deviennent lieu de pause et d'attente à l'abris des nuisances du carrefour situé 5m plus haut.

