

Zeitschrift: Anthos : Zeitschrift für Landschaftsarchitektur = Une revue pour le paysage
Herausgeber: Bund Schweizer Landschaftsarchitekten und Landschaftsarchitektinnen
Band: 46 (2007)
Heft: 2: Unterwegs = En route

Artikel: Ein "Grüner Weg" auf einer ehemaligen Eisenbahnlinie = Une Voie verte sur une ancienne ligne de chemin de fer
Autor: Giroud, Marie-Hélène
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-139585>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 01.08.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

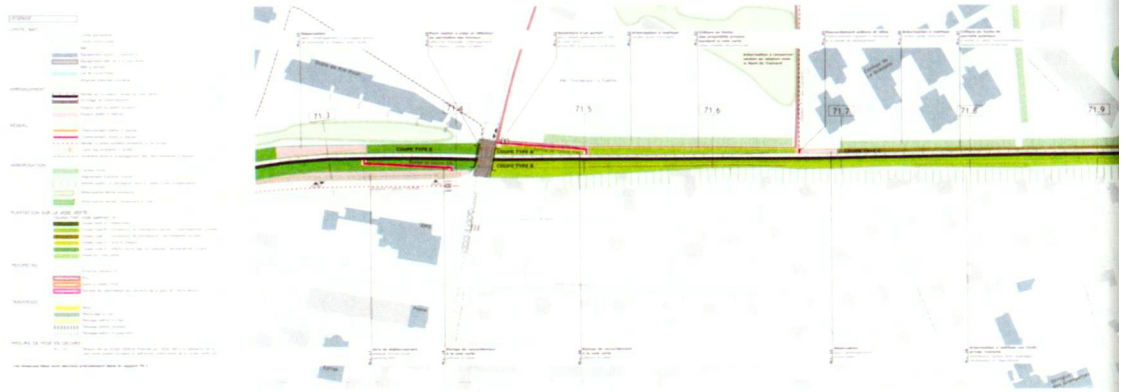
Marie-Hélène Giraud,
Architektin und Land-
schaftsarchitektin,
Triporteur architectes,
Genf

Ein «Grüner Weg» auf einer ehemaligen Eisenbahnlinie

Der «Grüne Weg», welcher zukünftig die städtischen Viertel Genfs mit seinen Vororten verbinden wird, ermöglicht Fahrradfahrern und Spaziergängern, sich einen seit über einem Jahrhundert unzugänglichen Geländestreifen ohne Autoverkehr neu anzueignen.

Teil des Gestaltungskonzeptes des Grünen Weges.

Extrait du concept d'aménagement de la Voie verte.



Genfs Eisenbahnanbindung ist im Jahr 2001 einen historisch bedeutsamen Schritt weitergekommen: Der Kantonsrat hat sich einstimmig für die Fertigstellung einer vor 117 Jahren zum ersten Mal vorgeschlagenen Linie ausgesprochen, welche – 1884 geplant! – den Genfer Hauptbahnhof über den Bahnhof Eaux-Vives mit Annemasse in Frankreich verbinden soll. Bis heute ist Eaux-Vives die Endstation der Eisenbahnlinie aus dem benachbarten Frankreich, für ein mehrere hunderttausend Bewohner umfassendes Einzugsgebiet, darunter zahlreiche Grenzgänger. Die neue Verbindung für Regional- und Schnellzüge dient der gesamten Region.

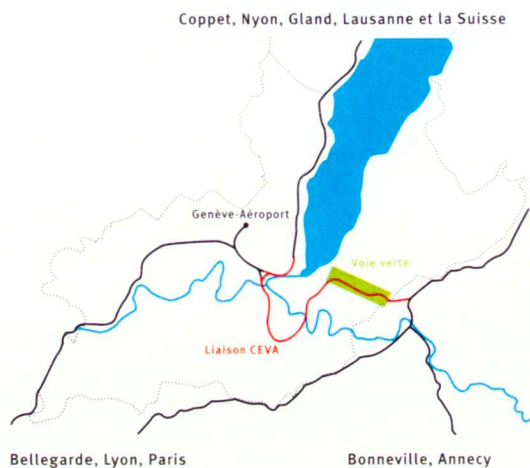
Das Projekt CEVA (Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse) ist eines der grössten vom Kanton in den letzten Jahren geplanten Bauvorhaben. Die gewählte Strecke verläuft zuerst über eine bestehende Linie über den Frachtbahnhof von Praille und dann weiter in einem vier Kilome-

La desserte ferroviaire de Genève a pris au cours de l'année 2001 un tournant historique, et pour cause: cette année-là, le Grand Conseil a voté à l'unanimité l'achèvement d'une liaison prévue 117 ans plus tôt – soit en 1884! – qui prévoit de relier la principale gare de Genève à Annemasse, en France, via la gare des Eaux-Vives. Jusqu'à aujourd'hui, cette dernière constitue le terminus d'une ligne reliant la France voisine, soit un bassin de population de plusieurs centaines de milliers d'habitants parmi lesquels de nombreux travailleurs frontaliers. C'est donc toute la région qui profitera de cette nouvelle infrastructure qui accueillera tant des trains régionaux que des trains de grandes lignes.

Le projet CEVA (Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse) est l'un des plus gros chantiers que le canton ait conçu depuis de nombreuses années. L'itinéraire emprunte d'abord une ligne existante via la gare marchandise de la Praille, puis se poursuit par un tunnel de quatre kilomètres sous la ville jusqu'à la gare des Eaux-Vives. De là, le tracé suit en tranchée couverte l'emprise de l'actuelle ligne de chemin de fer en direction de la gare d'Annemasse. C'est sur ce dernier tronçon, long de quatre kilomètres sur le territoire suisse, qu'un important projet d'accompagnement verra le jour: la Voie verte.

Enjeux

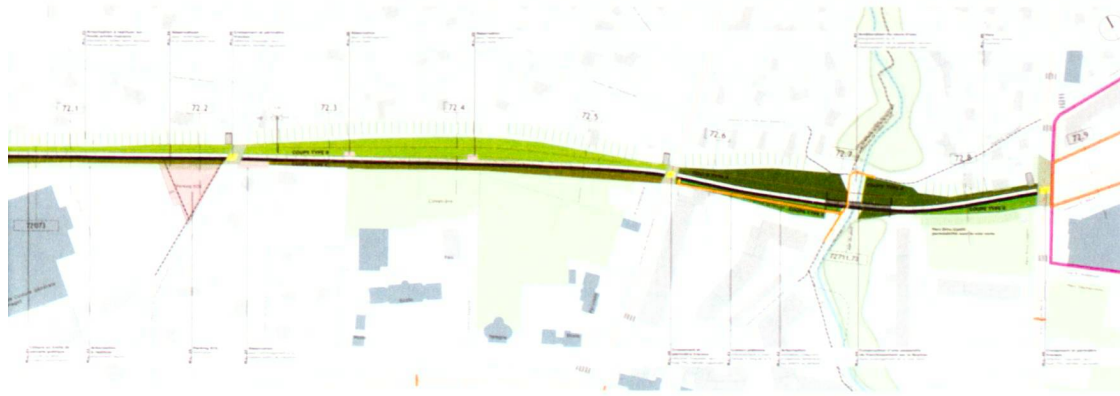
Une fois acquis le principe d'enterrer le train, la question s'est posée de l'affectation de la surface. CEVA ayant pour objectif principal le développement des mobilités douces, la réalisation d'une Voie verte s'est imposée d'elle-même. La Voie verte est un concept développé dans toute l'Europe de-



Quelle: CEVA

Une Voie verte sur une ancienne ligne de chemin de fer

Marie-Hélène Giraud,
architecte et architecte-
paysagiste FSAP,
Triporteur architectes,
Genève



ter langen Tunnel unter der Stadt bis zum Bahnhof Eaux-Vives. Von dort folgt die neue Strecke der bestehenden Eisenbahnlinie, im gedeckten Einschnitt bis zum Bahnhof von Annemasse. Auf dieser ebenfalls vier Kilometer langen Teilstrecke ist ein wichtiges Begleitprojekt vorgesehen: der «Grüne Weg».

Die Ziele

Nach der Entscheidung, die Zugstrecke im gedeckten Einschnitt zu führen, stellte sich die Frage, welcher Nutzung die neue Fläche gewidmet werden sollte. Da das wichtigste Ziel des Projektes CEVA die Förderung des Langsamverkehrs ist, setzte sich die Idee des Grünen Weges wie selbstverständlich durch. Das in ganz Europa seit etwa zehn Jahren entwickelte Konzept «Grüner Weg» wird besonders auf stillgelegten Eisenbahnstrecken angewendet. Diese Art von Verbindung ist hauptsächlich für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen, kann aber auch andere, nicht motorisierte Verkehrsarten aufnehmen. Im Rahmen des Projektes CEVA stellt der

puis une dizaine d'années, en particulier sur des lignes de chemin de fer désaffectées. Elle sert principalement aux déplacements piétons et cyclistes, mais peut accueillir toute forme de mobilité non motorisée. Dans le cas du projet CEVA, elle constituera pour de nombreux usagers une nouvelle possibilité de se rendre en ville rapidement et à l'écart du trafic. Au niveau local, l'enjeu réside en la création d'un nouvel espace public à même de réconcilier des quartiers séparés.

Contexte

Aujourd'hui, la ligne de chemin de fer, au bord de l'abandon, traverse des secteurs qui se sont progressivement bâtis au cours du 20^e siècle en lui tournant le dos: secteurs pavillonnaires, grands ensembles des années 1960 à 70, quelques équipements publics (écoles, EMS, parcs, cimetière, église), zones d'activités. Le ruban ferroviaire, large d'une quinzaine de mètres, y serpente sans relation directe avec son environnement, du fait de l'inaccessibilité de la voie mais également de la fermeture successive de toutes les stations intermédiaires.

La Voie verte qui reliera bientôt les quartiers urbains de Genève à sa proche banlieue permettra aux cyclistes et promeneurs de se réappropriier à l'abri du trafic une bande de territoire restée inaccessible depuis plus d'un siècle.



Marie-Hélène Giraud (2)



Heutiger Zustand der Eisenbahnlinie.

Etat actuel de la voie de chemin de fer en surface.

Données de projet

Projet: Triporteur architectes
 Collaborateurs: Citec ingénieurs transports et Viridis environnement

Pour plus d'infos sur le projet CEVA et la Voie verte: www.ceva.ch/menu/TCEV_F
 Pour plus d'infos sur les Voies vertes en Europe: www.aevv-egwa.org

Der Grüne Weg über der Bahnlinie: Ein von natur-nahen Pflanzungen begleitetes Wegebänd.

La Voie verte: une bande de déplacement bordée de plantations à vocation naturelle.

Grüne Weg für zahlreiche Nutzer eine neue, schnelle und vom motorisierten Verkehr getrennte Verbindung ins Stadtzentrum dar. Auf lokaler Ebene geht es darum, durch diesen neuen öffentlichen Raum die getrennten Stadtteile wieder zu verbinden.

Der Kontext

Die heutige, etwas verwaahlte Eisenbahnstrecke durchquert verschiedene, nach und nach im 20. Jahrhundert bebaute Gebiete, die ihr den Rücken zuehren: Villenviertel, grosse Mietshausgebiete der 1960er und 1970er Jahre, Gewerbegebiete, öffentliche Einrichtungen (Schulen, Altersheime, Parks, Friedhof, Kirche). Das etwa 15 Meter breite Eisenbahnband schlängelt sich ohne direkten Bezug zu seiner Umgebung durch das Gelände, da die Strecke an sich nicht zugänglich ist. Die trennende Wirkung auf die durchquerten Gemeindeteile hat sich mit der sukzessiven Stilllegung aller Zwischenstationen noch verstärkt.

Das Gestaltungskonzept

Die Landschaftsarchitektin des Büros Triporteur erstellte einen Richtplan für die Gestaltung

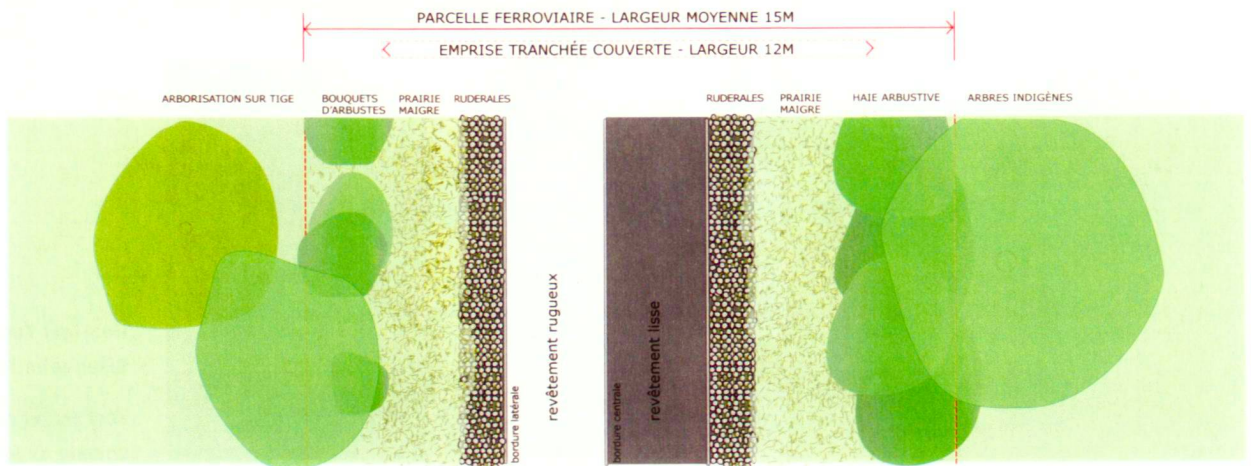
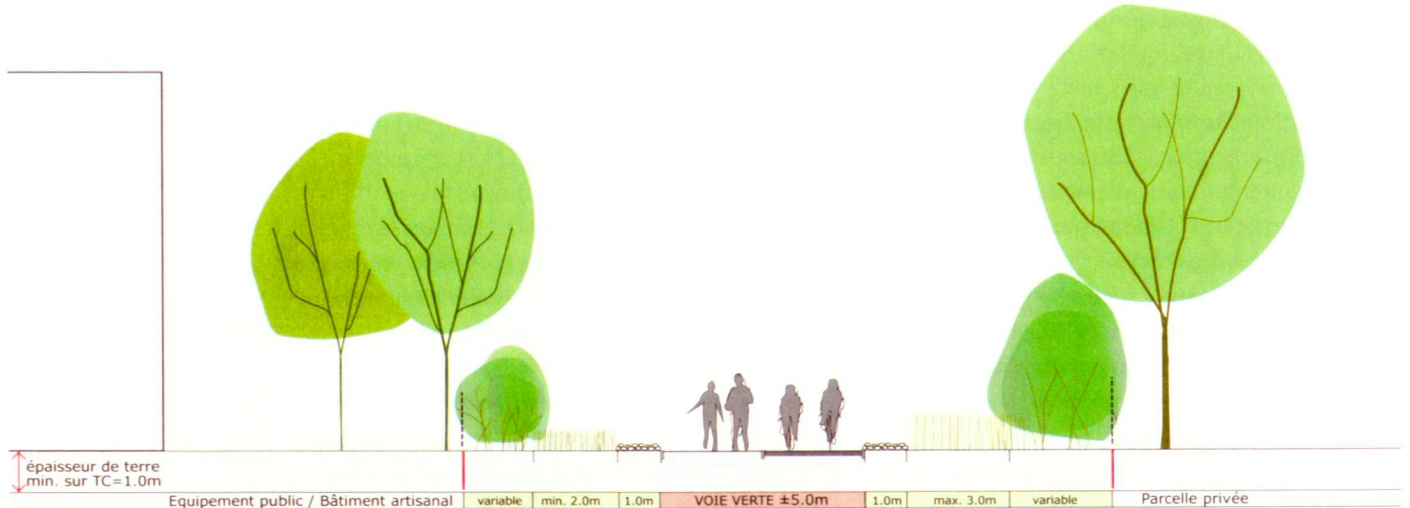
L'effet de coupure s'est donc peu à peu affirmé entre les deux parties des communes traversées.

Concept d'aménagement

L'étude menée par la paysagiste du bureau Triporteur a consisté en l'élaboration d'un concept directeur des aménagements sur les cinq communes traversées.

D'une part, l'approche a été guidée par la recherche d'une unité sur tout le linéaire. Par son autonomie d'usage, cette bande de territoire présente une grande cohérence d'ensemble: le travail sur le profil en long, sur la morphologie des aménagements (matériaux unitaires, composition répétitive, confort d'usage) mais aussi sur la perception linéaire du site en tant que support de déplacement garantira une identité reconnaissable à la Voie verte. Dans le même sens, le concept prévoit la conservation et la transformation des maisons de garde-barrières comme jalon du parcours et hommage au passé ferroviaire. Affirmer la future Voie verte de manière volontaire consiste à l'inscrire en continuité avec l'affectation pré-existante.

D'autre part, ne pas diluer les aménagements dans le contexte paysager local ne signifie pas pour autant l'ignorer. Au-delà de l'apparente monoto-





Infographie: Ph. Coïntault



Brücke über das Tal der Seymaz: landschaftliche Einbindung eines Kunstbauwerkes.

Franchissement du vallon de la Seymaz: intégration paysagère d'un ouvrage de génie civil.

des Grünen Weges in den fünf durchquerten Gemeinden.

Einerseits sollte eine gestalterische Einheit über die gesamte Strecke gewährleistet werden, zu der die von der Umgebung unabhängige Nutzung des Geländekorridors einlädt. Die Bearbeitung der Anlage im Längsprofil, die Morphologie ihrer Gestaltung (Einheitlichkeit der Materialien, wiederkehrende Kompositionen, Nutzungskomfort), aber auch die Wahrnehmung des Ortes als linienförmige Verbindungsstrecke tragen zur Identität des Weges bei. In diesem Sinne sieht das Konzept auch den Erhalt und die Umgestaltung der Schrankenwärterhäuser als markante Elemente und als Erinnerung an die Eisenbahnvergangenheit vor. Die Gestaltung wird so als Kontinuum der vorhergehenden Nutzung lesbar.

Auf der anderen Seite sollte die gestalterische Einheit der Gesamtstrecke nicht dazu führen, die lokalen bestehenden Aussenräume zu ignorieren. Über die scheinbare Monotonie der Eisenbahnlandschaft hinaus, welche nur durch einige leichte Kurven unterbrochen wird, hat es gerade die Vielseitigkeit der angrenzenden Gestaltungsformen ermöglicht, die Potenziale öffentlicher Räume und Querverbindungen zu nutzen. Die gewünschte Wiedererkennbarkeit der Raumsequenzen entsteht durch Gebäudestrukturen und Ausblicke, durch die Bepflanzung und die natürlichen Lebensräume, mit Hilfe bestehender oder neu angebotener Raumfunktionen. Der Grüne Weg bietet die Gelegenheit, Querverbindungen und angrenzende öffentliche Freiräume neu zu gestalten. Für bestimmte Orte konnte die Landschaftsarchitektin den Ingenieuren Hilfestellung geben, das Bauwerk optimal in die Landschaft einzubinden. Diese Massarbeit soll dazu beitragen, den Grünen Weg dauerhaft lokal nutzbar zu machen, als unentbehrliche Verkehrsstrecke oder zur neuen Verbindung der heute noch getrennten Stadtteile.

nie du paysage ferroviaire, tout juste entamé par de rares inflexions du tracé, la morphologie variée des espaces latéraux a permis de mettre à jour des potentiels locaux d'espaces publics ou de relations transversales. La reconnaissance de séquences, basées sur le tissu bâti, les vues, la végétation, la présence de milieux naturels, les usages existants ou potentiels, a orienté le projet. La Voie verte sera l'occasion de connecter des cheminements transversaux, de valoriser ou créer des espaces publics latéraux. Ponctuellement, le travail du paysagiste a contribué à orienter le travail des ingénieurs civils pour une intégration optimale des ouvrages. Ce travail sur mesure devrait permettre d'ancrer durablement les aménagements dans la perspective d'une pratique locale, le plus souvent partielle, mais aussi transversale de la voie verte.

Beispiel eines umgebauten Schrankenwärterhäuschens an einem Grünen Weg in Espiet (F).

Exemple de transformation de maison de garde-barrière aux abords d'une Voie verte à l'Espiet (F).

