

GENÈVE GENÈVE GENÈVE

GENÈVE À L'ÉPREUVE
DE LA DURABILITÉ



GENÈVE
À L'ÉPREUVE
DE LA
DURABILITÉ

DAVID GAILLARD (ED.)

Pour clore le cycle de conférences « Visions pour Genève » organisées en 2007 par la Fondation Braillard Architectes à l'occasion de ses 20 ans, cet ouvrage interroge, dans une perspective durabiliste, les dynamiques territoriales en cours au sein de l'agglomération franco-valdo-genevoise. Le « Grand Genève » y est abordé sous différents angles : identité, institutions, politique et économie mais aussi écologie, mobilité, intégration ville / campagne et gouvernance.

Un parti pris durabiliste qui se justifie car les faits sont têtus. Malgré l'intégration des principes du développement durable dans les instruments de planification cantonale et communale, à Genève, le développement urbain pose problème : construction de logements en panne, absence de projet d'envergure, mitage du paysage, lenteur des procédures, oppositions populaires, recours des associations (très peu) et des individus (beaucoup).

Pour mieux comprendre les logiques spatiales en cours, mais aussi montrer et valoriser le pluralisme qui fait la ville, l'ouvrage rassemble des contributions issues de différents mondes sociaux : universitaires, professionnels du territoire et représentants du milieu associatif. En croisant des points de vue hétérogènes, le résultat est un objet volontairement hybride porté par un espoir : que la juxtaposition et le télescopage des points de vue contribuent à alimenter la réflexion et l'action à Genève.

AVEC LES TEXTES DE :

C. Ambrosino, Y. Bonard, B. Bürgenmeier, S. Cattacin, F. Chappaz
X. Comtesse, M.-C. Couic, B. Debarbieux, P.-J. Duc, A. Ducret, S. Fischer
Y. Flückiger, D. Gaillard, C. Gnaegi, G. Grosjean Giraud, V. Kaufmann
F. Kettenacker, R. J. Lawrence, B. Manzoni, B. Marchand, P. Marti, S. Parvu
L. Pattaroni, G. Pini, R. Quincerot, E. Rey, O. Rogg, A. Rouiller, J.-M. Roux
J. Ruegg, J. Salomon Cavin, J. Savary, E. Torres Modrego, M. Tranda-Pittion
B. Vayssière, C.-A. Vuillerat, S. Waldvogel

GENÈVE
À L'ÉPREUVE
DE LA
DURABILITÉ

ISBN 978-2-8399-0815-3



FONDATION
BRAILLARD
ARCHITECTES

OUVRAGE ÉDITÉ
PAR DAVID GAILLARD

TABLE DES MATIÈRES

Orienter Genève vers la durabilité 13

David **Gaillard** et Bruno **Vayssière**

DÉFIS IDENTITAIRES 25

Prendre position : questions d'espace et de configurations, à Genève et ailleurs 27

Bernard **Debarbieux**

Genève n'existe pas. Pas encore ? Essai sociologique sur les rapports entre l'organisation urbaine, les liens sociaux et l'identité de la ville de Genève 31

Sandro **Cattacin** et Florian **Kettenacker**

De la négation de Genève par l'histoire et la géographie 39

Bruno **Vayssière**

Marché régional du travail et développement durable 47

Yves **Flückiger**

Ville sociale versus ville marchande. Des luttes urbaines au développement urbain durable 55

Luca **Pattaroni**

DÉFIS POLITIQUES, ÉCONOMIQUES ET INSTITUTIONNELS 67

Ni « autre Genève », ni « France voisine » : des fragments de l'agglomération 69

Richard **Quincerot**

Genève-canton protagoniste ou partenaire de Genève-région ? 77

Michèle **Tranda-Pittion**

Les enjeux de la dynamique entre la demande de surfaces pour l'économie et l'aménagement du territoire 85

Peter **Marti** et Samuel **Waldvogel**

Aménagement du territoire : croissance économique ou développement durable ? 95

Beat **Bürgenmeier**

Une agglomération durable 101

Alain **Rouiller**

DÉFIS ÉCOLOGIQUES FACE À DE VRAIS QUARTIERS DURABLES 109

Décalages entre l'offre et la demande de logement 111

Roderick J. **Lawrence**

Défis urbains à Genève. Les enjeux architecturaux et urbanistiques selon la vision de la société à 2000 Watts 123

Pierre-Jean **Duc**

Genève face aux défis environnementaux 141

Françoise **Chappaz**

L'architecture du logement durable comme une question absente 155

Bruno **Marchand**

L'aspect social dans les écoquartiers 163

Christophe **Gnaegi**

Durabilité à l'échelle du quartier : des enjeux théoriques aux expériences pratiques 167

Emmanuel **Rey**

De l'écoquartier à la ville durable : enjeux sociaux 185

Yves **Bonard**

DÉFIS DE MOBILITÉ(S) 193

Pratiques modales de transport : le paradoxe genevois 195

Vincent **Kaufmann**

Mobilité et forme du territoire : un binôme à maîtriser 205

Giuseppe **Pini**

Mobilité et futurs écoquartiers à Genève : en attendant une révolution copernicienne 215

Jérôme **Savary**

DÉFIS DANS L'INTÉGRATION VILLE/CAMPAGNE.221

Retisser les liens entre agriculture et ville 223

Joëlle **Salomon Cavin** et Jean **Ruegg**

Remuement de strates : trajectoire de la représentation d'une idée 229

Sandra **Parvu** et Eunate **Torres Modrego**

Les vergers de Saconnex d'Arve-Dessous 239

Gilles **Grosjean Giraud**

Du lien entre agriculture et urbanisation : commentaires liés au projet de loi genevoise sur le prélèvement de la plus-value foncière 245

Jean **Ruegg**

Du plan de zones au projet d'agglomération : penser simultanément les infrastructures, le paysage et les quartiers 257

Béatrice **Manzoni**

DÉFIS EN MATIÈRE DE COORDINATION DES ACTEURS 263

Développement territorial : comment passer avec succès de la planification des projets à leur mise en œuvre ? 265

Claude-Alain **Vuillerat**

Genève : cité mondiale ?	273
Xavier Comtesse	
« Concorde / écoquartier : exemples de techniques de concertation/participation - Forum St-Jean »	277
Olowine Rogg et Sylvie Fischer	
La qualification des territoires dans les projets négociés : une compétence en émergence ?	285
Charles Ambrosino , Marie-Christine Couic et Jean-Michel Roux	
Genève en ses palabres : culture et territoire	297
André Ducret	

DU PLAN DE ZONES DE 1936 AU PROJET D'AGGLOMERATION FRANCO-VALDO-GENEVOIS : PENSER SIMULTANEMENT LES INFRASTRUCTURES, LE PAYSAGE ET LES QUARTIERS

Béatrice MANZONI

manzoni schmidig architectes urbanistes sàrl

Texte reçu en avril 2009

Depuis janvier 2005, la démarche du projet d'agglomération franco-valdo-genevois (plus rapidement appelé par la suite Projet d'agglomération) est lancée. Les premières réflexions issues de cette initiative se basent sur un postulat quant à la nature du développement territorial de l'agglomération, sur la place donnée au paysage et aux infrastructures de transports collectifs pour assurer le lien entre les différentes échelles de l'agglomération. Les financements octroyés par la Confédération pour la création ou la reconversion d'infrastructures procurent de nouvelles opportunités de développement.

Par le passé, la ville s'est agrandie en colonisant le territoire par couronnes successives, puis avec l'essor de la voiture par des quartiers satellites. Aujourd'hui, le projet d'agglomération confirme et – en traversant la frontière – accentue la structure radioconcentrique et multipolaire du développement de Genève. Tissant des liens avec de futures centralités toujours plus éloignées du centre urbain principal de Genève, le projet d'agglomération reprend, grosso modo, le modèle de structuration territoriale en fuseaux du plan de zone de 1936 (appelé Plan Braillard). Il devra, à la fois, avec et contre les moyens techniques des infrastructures, renouer avec l'ambition refondatrice du Plan Braillard qui reconnaît les tracés historiques et prolonge la ville en l'enrichissant de sa campagne. Il devra aussi entreprendre un vaste tissage urbain et paysager et maîtriser deux tendances à l'œuvre aujourd'hui dans l'urbanisation des territoires: la fragmentation et l'illisibilité (Lynch, 1960).

LES TRACES ET LE PAYSAGE COMME LIGNES DE FORCE DE L'URBANISME

« Qu'elles soient les permanences ou les persistances d'une histoire passée, ou qu'elles correspondent à de nouveaux projets individuels, le plan d'urbanisme doit pouvoir les recomposer dans un dessin d'ensemble qui est sensé empêcher la fragmentation et l'illisibilité du territoire. Ce n'est pas par hasard qu'une grande partie de la conception du plan directeur et du plan de zone genevois est consacré à l'espace libre, à l'espace non construit, afin de dresser par le projet, des logiques de charnière entre les objets » (Cogato Lanza, 2003 : 272).

Dans les années 30, le Service d'urbanisme du DTP, présidé par Maurice Braillard, proposait deux plans – le Plan directeur de la ville de Genève (1935) et le plan de zone du canton (1936) – qui prennent l'appellation de plans directeurs. Ces derniers envisageaient, dans une perspective de développement rationnel et économique du territoire, le renouvellement urbain de la ville et son extension. Ces plans s'inscrivaient dans une réforme des appareils de gestion et de planification de l'Etat et étaient destinés à pallier les carences du zoning au moyen de principes morphologiques tout en garantissant une évolutivité dans le temps.

S'occupant plus spécifiquement de l'extension urbaine de Genève, le plan de zones de 1936 couvre toute la surface du canton, à partir d'un dessin territorial qui active l'existant comme condition même du projet d'urbanisme, comme passage d'une forme à une autre. Cette étude procède d'une triple interrogation autour de l'origine de la ville, de la formation de tracés et de l'organisation de ses parties fonctionnelles. Cette interrogation s'accompagne d'une observation très approfondie du relief et des caractères du bassin genevois. Il propose un dispositif de structuration du territoire genevois qui agence les espaces fonctionnels du canton (agriculture, industrie et urbanisation) en ménageant les composantes topographiques, hydrographiques et végétales du tissu territorial.

Braillard situe le point de départ du projet territorial dans le réseau viaire. Ce dernier affiche clairement une structure établie sur une maille orthogonale. L'orientation de celle-ci prend en compte la présence des grands éléments orographique. A l'intérieur de la maille, les grandes artères de communication se distinguent par leur taille, ainsi que par la reprise, dans leurs tracés, des anciennes voies romaines radiales. Réactualiser le réseau des artères romaines implique, pour Braillard, de s'inscrire dans les logiques géographiques et historiques spécifiques du site. Dans le cas de Genève, ces logiques ont donné lieu à un système urbain radioconcentrique, comme autant de chemin convergeant vers un nœud central, à l'extrémité du lac. La reconnaissance de l'actualité de la démarche romaine est indépendante des modes et des techniques de locomotion. C'est la confrontation aux caractères de la topographie qui l'emporte sur tout autre préoccupation. Si le maillage des routes tend à s'étaler régulièrement sur toute la surface cantonale, garantissant ainsi une uniformité des prestations de distribution dans les différents secteurs du territoire, la distribution des zones, elle, est monocentrique : le centre du canton est occupé par les quartiers urbains.

Les « surfaces publiques » et le maillage routier constituent les dispositifs fondamentaux de coordination entre les niveaux régionaux et urbains. Ils sont étroitement imbriqués : deux quadrillages orthogonaux, subtilement décalés l'un par rapport à l'autre, irriguant tout le territoire selon un dessin uniforme qui s'appuie sur les lignes de force et les grandes composantes géographiques du bassin genevois : Lac-Jura-Salève.

UNE VILLE DILUÉE ET MORCELÉE PAR LA VIABILISATION

« Sous la pression des logiques d'extension ou de satellisation, de communication ou de fluidification, la confusion n'a cessé de défaire la distinction qui réglait aussi bien l'appréhension de ce monde depuis l'extérieur que l'agencement visuel de sa scène intérieure » (Marot, 1995).

Au XVII, XIX, et XXe siècles, les composantes paysagères influent sur la création de systèmes urbains et métropolitains (systèmes verts urbains, plans d'extension urbaine le long d'axes verts) et engendrent de nouveaux concepts et formalisation pour le paysage et ses segments: places, rues, boulevards, avenues, allées, mails, promenades squares, parcs, quais, ponts, berges, etc. Si à l'époque de Braillard, la réflexion paysagère et les conceptions urbanistiques sont intimement liées (Jean-Claude Nicolas Forestier en France, Leberecht Migge en Allemagne, etc), à partir des années 50, cet ensemble de dispositifs urbains, fruit d'une culture urbaine séculaire en perpétuelle réinvention, sera occulté un peu partout par la logique du raccordement, imposée par des réseaux de plus en plus indépendants de la forme du territoire, des quartiers et des constructions.

Au XXe siècle, les projets des grandes voiries urbaines et périurbaines élaborées avant la Seconde Guerre mondiale sont détournés au profit des ramifications urbaines du réseau national et international de grande communication avec son registre formel de ponts, de viaducs, de talus et de tranchées qui s'enfoncent jusqu'au cœur des villes. La conception de ces grandes voiries autoroutières répond à des critères précis qui lient intimement tracé et implantation aux caractéristiques fonctionnelles de la voie : vitesse, nombre de files, flux, etc. Le modèle contemporain de la voirie et sa spécialisation fonctionnelle a pour objectif non seulement de faciliter les flux, mais surtout d'optimiser l'investissement et la gestion, aussi bien de l'espace de circulation que des espaces construits. La recherche de l'efficacité maximale des flux a pour conséquence l'absence de tout lien fonctionnel ou structurel entre la voie et l'urbanisation environnante. Il y a des effets de coupures et l'autonomie des processus de production individualise les réalisations. La hiérarchisation des voies par la vitesse met à mal la spécificité des lieux, leur processus de développement et leur urbanité. Les systèmes satellitaires construisent des micro-centralités autour du centre commercial ou du supermarché, qui résistent aux notions de regroupement et d'urbanité. Un archipel d'enclos autonomes, d'espaces en impasses où il faut toujours revenir sur ses pas, un espace à faible densité où le cheminement est interminable, inadapté aux vélos et aux piétons.

Aujourd'hui, la déconnexion entre projet de réseau et forme d'urbanisation, les crispations politiques et sociales favorisent toujours plus l'espacement et les mises à distance entre voisins. Ces logiques sont particulièrement difficiles à contrecarrer et constituent autant d'obstacle à la constitution d'une ville durable. La dilatation du monde urbain a pour effet la progressive disparition

du paysage rural. La transformation de la campagne est engagée depuis longtemps en espace de transit que sillonnent, dans une relative indifférence à la topographie, les infrastructures des réseaux modernes : routes, autoroutes, voies ferrées, lignes à haute tension, etc. Une territorialité s'est superposée à l'ancienne, avec ses échangeurs et ses nœuds de distribution. Les anciens pôles d'habitat rural sont progressivement auréolés de maisons individuelles ou de lotissements pavillonnaires (mitage du territoire). Aujourd'hui, la campagne est incapable de résister à sa colonisation par les fonctions périphériques du monde urbain, des dispositifs qui se montrent peu soucieux d'hériter les dispositifs légués par l'économie rurale ancienne. Les excès de l'urbanisation contemporaine produisent à petite échelle des quartiers en impasse et à grande échelle un espace étalé et fragmenté.

PENSER ET CONSTRUIRE LA VOIE PUBLIQUE

« *Garder ouvert le vide : c'est le plus grand de tous les arts !* » (Peter Handke, interview, 1984).

Par opposition à la confusion de la production contemporaine, la conception des tracés routiers est un acte qui doit redevenir partie intégrante du dessin de la ville et qui doit permettre de réconcilier vie locale et circulation. Cette conception doit articuler tant la logique routière qui tend à favoriser les flux et le transit, que la logique urbaine, qui cherche à stabiliser, à croiser à rassembler. La voie publique doit retrouver sa fonction de combinaison de l'habitat, des commerces et des activités de circulation (transit et desserte) et de jouissance de l'espace public : arbres, bancs, cafés, vitrines, etc. En tant que forme d'organisation de l'espace et des échanges, la voie possède des ressources pour former le cadre de vie des groupements humains et structurer les développements. La rue se construit et se renouvelle peu à peu sédimentée par l'évolution de la société. Sa force organisationnelle garantit la traversée du temps à ce mode de « fragmentation de la croissance » (Alexander, 1977). Ainsi, le propre de la rue n'est pas seulement de participer à la production d'un espace très connecté, il est aussi, et peut-être davantage, de contribuer à la formation d'un espace ouvert à différents usages, peu spécialisés, et donc adaptable dans le temps. En témoigne l'ancienneté des rues de nos villes qui continuent leurs incessantes transformations.

La voie publique doit retrouver sa capacité à organiser la profondeur de la ville, des quartiers et à anticiper de futurs lieux de vie, de futures institutions, support de l'esprit communautaire. Elle doit affirmer son statut d'espace public et son ancrage paysager. L'équilibre, le confort et la capacité des villes à être habitées, dépendront des contrastes visuellement perceptibles ou présents dans la mémoire. La définition d'édifices et d'espaces publics saillants dépend encore de leur relation avec les accidents topographiques, avec les « masses » vertes, lâches ou compactes, avec un arbre et les berges d'un fleuve. La ville est pareille à une conversation. On y distingue des traits singuliers. La cohésion de l'ensemble tient à la présence d'un tissu urbain

continu, de constructions et de rues ordinaires qui font le lien : par contraste, des édifices et des espaces publics particuliers en assurent l'existence.

Pour réussir une telle intégration, les concepteurs devront tenir compte des différentes échelles de la ville, de l'organisation de l'agglomération et des déplacements jusqu'à la parcelle qui borde la chaussée. Mais pour faire émerger un véritable espace public, ils devront apporter un soin tout particulier à certains éléments constitutifs de la voie et de ses abords: profils en travers, carrefours, quartiers environnants. Enfin, dans la mesure où l'urbanisme et le projet de voirie sont étroitement liés, le maître d'ouvrage ne pourra se dispenser d'une conduite d'opérations spécifiques. C'est à cette dernière condition que les ambitions affichées par le projet d'agglomération franco-valdo-genevois pourront être tenues et que les nouvelles infrastructures pourront jouer un rôle prépondérant, tant dans le renouvellement des quartiers existants que pour anticiper le développement de nouveaux quartiers. Les bons exemples, en Suisse et à l'étranger, qui montrent cette évolution possible ne manquent pas.

BIBLIOGRAPHIE

Lynch K. (1969) *L'image de la cité*, Dunod. Paris.

Cogato Lanza E. (2003) *Maurice Brillard et ses urbanistes. Puissance visionnaire et stratégies de gestion urbaine (Genève 1929-1936)*, Stalkine, Genève.

Marot S. (1995) « L'alternative du paysage », *Le Visiteur*, 1, pp. 53-78.

Christopher C. (1977) *A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction*, Oxford University Press, New York.