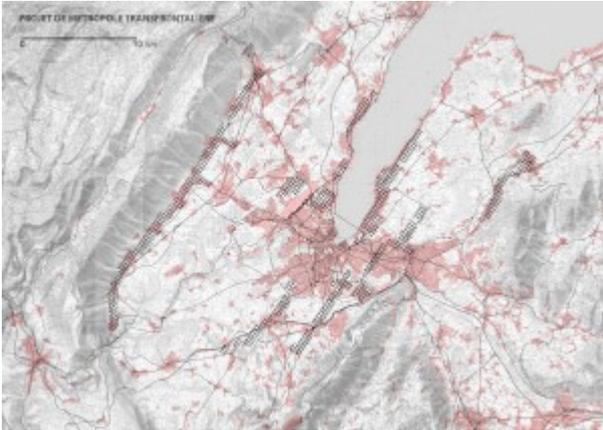


Un autre développement de Genève est possible!

LE COURRIER JEUDI 27 FEVRIER 2014

[Eric Lecoultre](#)



«500 mètres de ville en plus» imagine le développement de tronçons urbains (en quadrillé) qui entourent le centre. Un réseau ferroviaire régional relie ces nouvelles cités entre elles.
DR

AMÉNAGEMENT • Le collectif «500 mètres de ville en plus» propose un contre-projet urbain. Il développe des solutions pour le logement et la mobilité dans la région qui s’opposent au Plan directeur cantonal.

On pourrait croire que le développement actuel du canton de Genève est naturel et répond au bon sens. Que les grandes lignes du Plan directeur cantonal, acceptée par le Grand Conseil en septembre dernier, prônent un aménagement global qui répond au mieux aux besoins de la population. Même les votations du 9 février dernier, avec le plébiscite des taux de densification élevés en zones de développement, ont largement donné raison à l’Etat et à sa vision pour la cité: construire densément dans les quelques parcelles déjà reliées aux infrastructures, et ne pas toucher aux zones agricoles et à la plupart des zones villas.

Pourtant, un autre développement est possible et même préférable! C’est l’opinion – discordante – défendue par le collectif «500 mètres de ville en plus» (500MVP). Le groupe d’urbanistes et d’architectes présente un nouveau projet sous la forme d’un livre. Genève, projet pour une métropole transfrontalière¹ détaille leurs objectifs pour l’aménagement de l’agglomération – la région franco-valdo-genevoise – pour les cinquante prochaines années. Une vision à long terme, donc, qui se veut globale. «Notre projet ne s’ajoute pas en complément du processus de développement urbain actuel», précise Philippe Brun, l’un des auteurs, architecte et ancien collaborateur du Département de l’aménagement du canton. «Il s’agit d’une alternative.»

Le territoire comme un bien commun

La démarche du collectif s’inscrit dans une critique anticapitaliste de la politique d’urbanisation de l’Etat: «Les projets officiels favorisent le libre marché immobilier tout en prétendant l’organiser, ce qui encourage la spéculation foncière et les possibilités d’investissements pour les capitaux financiers internationaux.» En résumé, la ville actuelle provoque des inégalités et ne permet pas à la population de se loger correctement. Face à

ce phénomène, 500MVP entend définir le territoire «comme un bien commun» et propose une véritable alternative au Plan directeur cantonal. Un contre-projet global qui prend également en compte tous les aspects d'une métropole, de la construction de logement à la mobilité, en passant par les espaces verts.

L'ouvrage du collectif se concentre en grande partie sur la répartition des logements dans l'agglomération. Il part d'une prise de conscience: le développement de la cité ne se fait plus par le centre, mais bien par sa périphérie, dans les régions frontalières. Cette «inversion de la logique centrifuge» implique la densification de plusieurs tronçons qui entourent le centre parallèlement aux rives du lac, telle une ceinture urbaine. Ces derniers doivent accueillir non pas uniquement des logements, mais aussi des emplois et des espaces publics, afin de rééquilibrer le rapport entre le centre et la périphérie. «Il faut construire la ville dans toute sa mixité et pas seulement des logements pavillonnaires», ajoute Louis Cornut, coauteur et ancien architecte au sein du Département des constructions de l'Etat.

500MVP oublie la frontière et tente de répondre à une unique question: comment concevoir un développement de l'agglomération harmonieux, en prenant en compte les spécificités actuelles de la région? Le collectif élabore un tracé où de longues bandes urbaines étroites relient plusieurs pôles à travers les frontières. Au pied des Voirons et du Salève, le long du Jura, des secteurs urbains s'aménagent. Les deux rives du lac, premières batailles du mouvement, accueillent également les nouveaux quartiers.

150 000 nouveaux logements

Sur ces tronçons, les urbanistes envisagent une densité moyenne bien inférieure aux standards cantonaux imposés par les dernières votations sur la densification. Quelque 30% de ces nouveaux quartiers doivent également être consacrés aux équipements et espaces publics. Avec ce plan, 500MVP prévoit la création de près de 150 000 logements et autant d'emplois. De quoi accueillir environ 350 000 nouveaux habitants d'ici à 2050. L'une des grandes différences de ce plan d'urbanisation par rapport aux projets officiels réside dans le sort réservé à la zone agricole. Alors qu'elle est presque intouchable dans le Plan directeur cantonal, elle accueille 80% du développement voulu par 500MVP. Les auteurs prévoient un déclassement de près de 10% des terres agricoles actuelles. «On vit actuellement sur un stock de déclassement effectué dans les années 1960», précise Philippe Brun. La couronne verte entre la périphérie et le centre urbain est toutefois maintenue plus compacte et «transformée en parcs urbains, où les activités maraîchères et agricoles sont conservées».

Une grande gare à la Praille

Sur la question de la mobilité, l'ouvrage avance une proposition ambitieuse: la création d'une gare centrale à la Praille, afin d'accueillir tout le trafic suisse et international. «Un nouveau pôle qui fournira au futur quartier de Praille-Acacias-Vernets un élément dynamique fort», selon Louis Cornut. Le réseau régional (RER) est également développé, avec la remise en fonction de la voie ferrée désaffectée qui longe le Jura et qui pourrait connecter ce périmètre de densification au centre, par Vernier. Le tracé du CEVA est bouclé par la traversée du petit lac et une nouvelle ligne TGV et RER est créée le long de la rive gauche du lac jusqu'à Thonon. Tous les futurs tronçons urbains sont ainsi reliés par des trains régionaux et des lignes de trams y sont implantées. Dans cette optique, les gares de l'Aéroport, de Cornavin et une gare à Annemasse desservent exclusivement les itinéraires ferroviaires locaux.

Enfin, 500MVP maintient son projet de traversée du petit lac par un pont haut de plus de 40 mètres qui permettrait de boucler l'autoroute de contournement. Il relierait, sur la rive gauche, le plateau de Fronteney, puis Vallard en tunnel et, sur la rive droite, Pregny jusqu'à l'autoroute. L'édifice serait conçu pour les voitures et les trains et servirait à désengorger le centre-ville. I

- [1.](#) Genève, projet pour une métropole transfrontalière, Groupe Genève 500 mètres de ville en plus, Editions L'Âge d'Homme.

«Une utopie qui offre des réponses concrètes»

Louis Cornut, architecte, a travaillé pendant plus de trente ans au Département des constructions de l'Etat, en tant que responsable de l'aménagement local. Il est l'un des quinze coauteurs de l'ouvrage. Militant auprès des syndicats et des mouvements de quartier, il décrit avec humour ses activités au sein de «500 mètres de ville en plus», dont plusieurs de ses membres ont également travaillé pour l'Etat: «Le soir, nous déconstruisons ce que nous construisions le jour.»

Quelle critique principale adressez-vous à la planification urbaine actuelle du canton?

Louis Cornut: L'Etat ne reconnaît pas le côté diffus de la ville, qui se développe à la fois entre ses murs mais également derrière les frontières. Son aménagement repousse les habitants toujours plus loin en concentrant la densification urbaine le long des axes qui partent du centre de façon radiale et s'éloignent encore et encore. Le résultat est que la périphérie est desservie uniquement par la voiture. Nous imaginons une ville qui entoure le centre, parallèlement aux rives du lac, et qui est véritablement reliée à des transports publics.

Vous décrivez le projet comme une «utopie concrète». Qu'est-ce que cela signifie?

Nous savons bien que ce projet ne va pas se réaliser, ou alors à très long terme. Cependant, nous opposons un projet global aux plans de l'Etat, qui sont élaborés au coup par coup, sans forcément de liens entre eux. Notre projet est concret: pour tous les objets importants tels que la traversée de la rade ou la gare, nous offrons des éléments de réponse utiles, qui s'inscrivent toujours dans une perspective large.

Votre projet viserait à lutter contre la spéculation et le capitalisme. Comment?

Il construit de la ville. Le développement actuel et toutes les lois qui visent à renforcer la densification sur une petite partie du territoire ne font qu'accroître la spéculation et augmenter les prix de l'immobilier. Il y a une nécessité de désengorger le centre. En organisant différemment l'offre, grâce notamment à davantage de déclassements de terrains agricoles, on parvient à détendre la pression qui règne sur le marché.

propos recueillis par ele

Vingt-cinq ans d'urbanisme à contre-courant

Le collectif «500 mètres de ville en plus» naît à la fin des années quatre-vingt, à la veille du dernier grand débat sur la traversée de la rade. Composé d'architectes, d'urbanistes et d'anciens collaborateurs du Département cantonal de l'aménagement, le mouvement annonce la couleur dès le départ. En 1990, ils proposent un premier contre-projet au plan directeur cantonal pour rééquilibrer la cité de Calvin et dédensifier le centre. Un principe simple: construire là où il fait bon vivre. Leurs propositions entendent développer la ville sur les deux rives du lac en s'attaquant aux sacro-saintes zones villas. Ils imaginent des barres d'immeubles sur les deux versants ainsi que sur les terres de Vessy-Pinchat, afin d'obtenir la création de pas moins de 30 000 logements. Pour chacun d'entre eux, un emploi doit être créé.

Toujours dans l'idée de désengorger la ville de sa circulation, ils dessinent, sur le petit lac, une traversée reliant les deux nouveaux quartiers de Pregny et de Cologny. Idée révolutionnaire: un RER – voir même un TGV – devrait y passer, parallèlement aux

voitures, et continuer sa course jusqu'à Annemasse.

Le collectif renouvelle l'expérience en 2004 avec un nouveau projet. Cette fois, leurs réflexions prennent pour la première fois un tournant transfrontalier. Gardant le principe de l'urbanisation des deux rives et de la traversée du petit lac, ils y ajoutent une ceinture de ville étroite en France voisine, entourant tout Genève. Cette «ville linéaire» se développe le long du pied du Jura, du Salève et des Voirons.

Les travaux du collectif visent tous à présenter une planification globale de l'aménagement du canton, en contestation de la vision dominante des autorités et du libre marché. Ses membres souhaitent rééquilibrer l'agglomération en mélangeant davantage les logements et les places de travail sur le territoire. Le mouvement mène son action par la présentation de contre-projets et par l'organisation de «safaris urbains», sorte de parcours publics à travers le canton, menés pour susciter le débat. ELE

Geneve500m.com