

■ «500 mètres de ville en plus» publie son projet métropolitain

Une vision alternative du développement régional

Cher à feu Daniel Marco, professeur d'architecture et militant infatigable, le collectif «Genève, 500 mètres de ville en plus» est un groupe qui «alimente le débat public sur le développement urbain dans le canton de Genève et en Suisse» par des propositions qui sont des alternatives aux projets officiels. Il publie un ouvrage intitulé «Genève, projet pour une métropole transfrontalière», retraçant ses 25 ans de travaux et de réflexion.

Dans ce livre, édité aux éditions l'Age d'Homme, les membres du collectif «Genève, 500 mètres de ville en plus», présentent en détail leur dernier contre-projet aux thèses officielles pour l'Agglomération franco-valdo-genevoise ou Grand Genève. Ce contre-projet reprend les idées de leurs deux précédents recueils, datant de 1990 et 2004, qui traitaient, pour l'un de la Traversée de la rade, et pour l'autre, d'une première proposition d'aménagement de la Genève transfrontalière. «C'étaient des étapes importantes de notre travail. Ensuite, nous avons cité un certain nombre de textes de référence

qui jalonnent notre histoire et montrent l'évolution de notre réflexion. Et nous mentionnons, pour terminer, des mouvements auxquels nous avons participé, ainsi que quelques débats», précise Philippe Brun.

Les membres du groupe s'appuient, pour leurs recherches et leurs actions, sur le produit de leurs observations sur le terrain - lorsqu'ils parcourent la région lors de leurs «safaris urbains», comme ils les appellent - sur leur expérience collective, sur leurs connaissances du territoire, de son développement, et des politiques publiques (précisons que nombre d'entre eux ont travaillé au sein des services de l'Etat). «Nous sommes tous impliqués dans les mouvements sociaux urbains depuis plusieurs années et dans le débat sur la ville», disent ces architectes, urbanistes, géographes, sociologues, économistes et artistes.

Les idées-forces

Le collectif «revendique le droit à la ville et au logement pour tous et considère le territoire comme bien commun, au même titre que l'air ou l'eau». Il est vrai que Genève, comme tant d'autres villes n'appartient plus à certaines catégories de population, contraintes de s'en éloigner toujours plus, en allant au-delà des frontières cantonales. Un état de fait qui tend également à augmenter le déséquilibre emploi-logement, ainsi que les mouvements pendulaires consécutifs qui sont si décriés. On comprend

que si certains constats transcendent la barrière gauche-droite, les solutions imaginées par le groupe sont assez différentes de celles des milieux libéraux ou des professionnels de l'immobilier.

Le groupe «Genève, 500 mètres de ville en plus» s'élève contre «ce déséquilibre de plus en plus marqué entre le centre et la périphérie, principalement transfrontalière». Une nouvelle Genève s'élabore ainsi le long des frontières, sans être vraiment hiérarchisée. Elle «s'étend et recule les limites du cadre bâti vers Douvaine, le pied du Salève, Saint-Julien, le pied du Jura, Gex et Divonne, et vers Nyon». Cette urbanisation se fait par-delà la zone agricole genevoise qui constitue, disent-ils, «la nouvelle muraille verte» de la cité de Calvin. Avec son contre-projet sur l'aménagement de la Genève transfrontalière, à l'inverse de ce que les planifications officielles prévoient, le collectif propose de «produire du centre à partir de la périphérie, et d'aller de l'extérieur vers l'intérieur», en desserrant la ville (d'où son nom de Genève, 500 mètres de ville en plus).

Au développement radial ou en étoile, il oppose un développement en couronne en gardant l'orientation actuelle pour l'implantation de cités linéaires aux pieds du Jura, des Voirons et du Salève. Celles-ci se répartissent tant sur le territoire français que suisse. «Nous avons gardé les principes de la cité linéaire historique, mais nous avons tra-

vailé par tronçons. De petits développements, que nous ne trouvons pas suffisants pour faire de la ville, sont prévus dans le Plan directeur cantonal. Nous ne postulons pas de faire de grands ensembles ou des cités satellites, mais des amorces pour développer de façon linéaire ces tronçons».

Les voies de communication ferrées et routières sont redessinées de façon à privilégier les transports en commun, et permettre, depuis les nouvelles constructions, de se rendre facilement et rapidement à tout autre endroit via le tram ou le RER, chaque tronçon étant desservi par des lignes de tram greffées sur le réseau ferré régional. L'urbanisation, dans le contre-projet du collectif, ne s'effectue pas le long des axes de circulation «sous prétexte de réduire le trafic» avec pour conséquence, au final, «de renforcer encore la centralité au détriment de la périphérie».

Susciter et alimenter le débat démocratique

En matière de transport, le groupe plaide, par ailleurs, pour l'établissement d'une nouvelle gare centrale à la Praille, avec deux autres gares principales à Annemasse et à Cointrin. «En faisant de la gare de la Praille un élément fort de la nouvelle métropole transfrontalière, on donnerait un élan au projet Praille-Acacias-Vernets», précise Louis Cornut.

Cette implantation permettrait

Les membres du groupe «Genève, 500 mètres de ville en plus» étaient majoritairement contre la modification de la LGZD (loi générale sur les zones de développement), votée le 9 février dernier, «car elle s'inscrit dans le zoning actuel en l'amplifiant». «La qualité pour faire de la ville ne tient pas dans la densité mais dans la mixité», disent-ils encore. Eux préconisent un indice de densité de 1 (indice général qui ne rentre pas dans le système de zoning actuel et qui est calculé différemment). Ils militent pour la nécessité d'un rééquilibrage rive droite/rive gauche du lac en matière de bâti, et d'un rééquilibrage transfrontalier emplois/logements avec un emploi pour un logement.

aussi «d'enlever de la pression» sur la gare de Cornavin qui devient trop excentrée dans le cadre du projet du Grand Genève.

Une autre idée-force des membres du collectif, présentée dans leur ouvrage, est la notion de parcs urbains. «Nous avons une conception urbaine de la zone agricole qui consiste à ne pas la considérer opposée à la ville, mais complémentaire», explique Raymond Schaffert. Ainsi, préconisent-ils d'ouvrir la couronne verte sur la ville, afin que les habitants profitent de la campagne (avec une mobilité douce, de nouveaux accès aux rives du lac, etc.), tout en maintenant, bien évidemment, les zones naturelles ou encore les activités maraîchères et agricoles. Dans cette zone, l'objectif est de construire là où se trou-



► **Philippe Brun, Louis Cornut et Raymond Schaffert ont participé à l'élaboration de l'ouvrage avec douze autres membres du collectif.**

vent des amorces de bâti, en donnant aux projets une qualité par le biais de la mixité. «Ce qui est frappant dans les développements urbains proposés par les autorités ces dernières années,

c'est leur «saucissonnage» avec de petits déclassés par-ci, par-là. Il n'y a pas de projets d'ensemble pour la région transfrontalière. Quand on procède de cette façon, on laisse le marché

de la construction libre pour les promoteurs et les groupes financiers qui investissent. Nos propositions sont des éléments de résistance par rapport aux tendances actuelles, dans la mesure où l'on a une planification beaucoup plus volontaire sur un périmètre élargi. Nos projets et contre-projets se posent également en sujets et instruments de débat», soulignent les membres du collectif, qui projettent notamment d'effectuer de nombreux déplacements en France, pour alimenter le débat sur l'aménagement de la Genève transfrontalière. ■

Martine Vineturine

Où trouver le livre ?
En librairie: au Rameau d'Or, à la librairie du Boulevard et à Archigraphy.
Ou sur commande:
groupe500mvplus@bluewin.ch