

500 m de ville en plus Créer de l'urbain plutôt que bétonner les espaces libres

A la crise économique répond l'écho de la crise urbanistique. Si dans les deux cas les diagnostics ne manquent pas, les solutions sont quasiment inexistantes. Des urbanistes genevois lancent aujourd'hui un projet original de développement de la cité du bout du lac. Ils proposent ni plus ni moins que de prolonger la ville le long des deux rives du lac. Ils dessinent dans la foulée tout un réseau de voies de communications, dont le clou est un pont suspendu de quelque trois kilomètres, qui traverse le Petit-Lac entre le chemin de l'Impératrice et Coligny.

La cité est le reflet fidèle des rapports économiques et sociaux (voir encadré). Ceux-ci sont en crise. L'urbanisme l'est aussi. Etant donné que les pouvoirs constitués semblent décidés à patauger encore longtemps dans l'impasse actuelle, il importe de mettre des idées sur la table. Des conflits en résulteront certainement, mais il en sortira peut-être aussi un projet d'aménagement du territoire susceptible de rallier une majorité des suffrages.

C'est sur ce moteur qu'une quinzaine de personnes, pour la plupart des architectes et urbanistes, ont chaussé leurs lunettes critiques et examiné le corps du délit, soit Genève.

Le zoning...

Résumons le point de départ de ce groupe. En fait, la crise n'est pas le fruit du hasard mais celui d'une organisation idéologique de l'espace. Parallèlement à l'économie qui a divisé le travail, l'urbanisme a réparti l'espace en zones.

La première de ces zones, le centre-ville, en extension le long des voies principales de pénétration, est le noeud nerveux, qui abrite les activités du tertiaire supérieur.

La classe sociale aisée habite près des villages, lesquels sont situés dans la zone agricole, qu'un large consensus veut à tout prix protéger.

Entre ces deux zones, un espace surdensifié qui abrite la classe sociale moyenne. On y trouve encore quelques zones industrielles anciennes dont une partie se remplit déjà de logements.

Et, au-delà de la zone agricole, on trouve les activités qui n'ont pas ou plus les moyens d'exister au centre-ville et la grande majorité des classes populaires (Meyrin, Onex, etc.).

Enfin, restent quelques petites zones où sont installées des technopoles de taille moyenne (Archamps) ou du tertiaire (triangle d'or de Cointrin).

Rééquilibrer sans stopper

Mais aujourd'hui, ce système montre ses limites. On le voit notamment avec le concept de construire en ville. Les habitants n'en veulent plus et l'on ne peut pas continuer à construire en sous-sol, dans les combles, dans les cours, et bâtir des écoles sur des rues

(Gourgas). On persiste pourtant à densifier au coup par coup et à maintenir la ceinture verte (zone agricole), relève le groupe, qui ne veut pourtant ni réduire la polarisation exercée par notre cité ni stopper la croissance économique et sociale. Il faut toutefois rééquilibrer la situation, ne serait-ce qu'en inversant la tendance actuelle qui voit le nombre d'emplois croître plus rapidement que la construction de logements. Un des résultats: aujourd'hui manquent près de 30 000 logements, selon ces urbanistes.

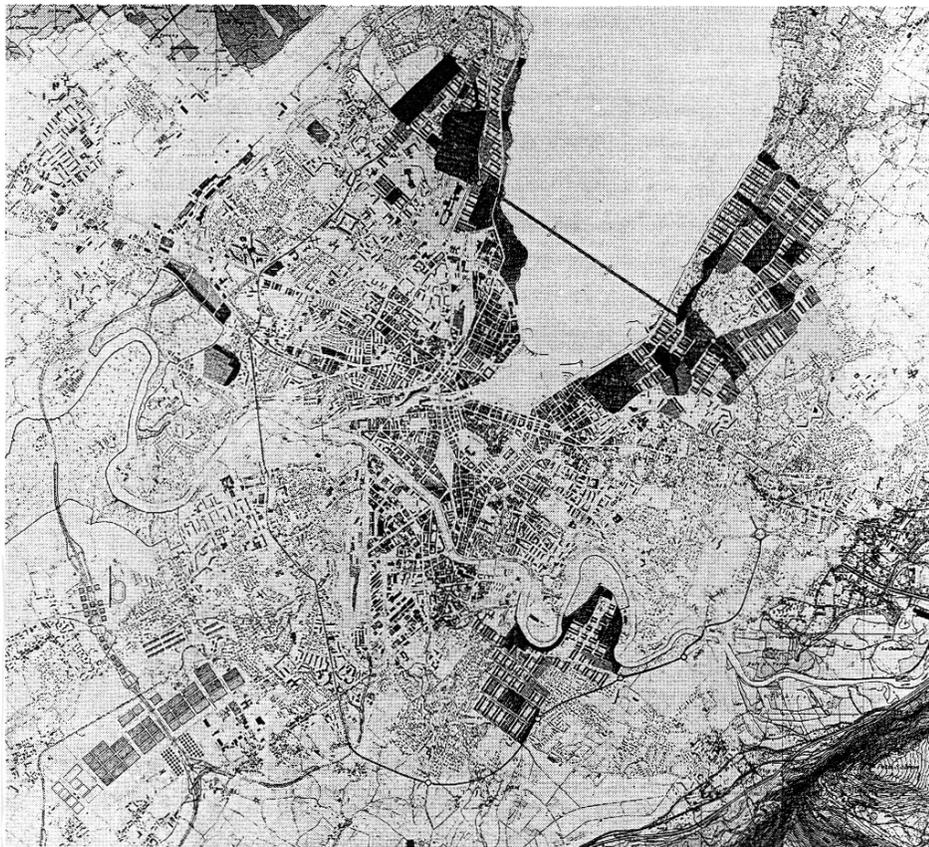
Créer de la vraie ville

Un citadin doit pouvoir vivre, travailler, se déplacer et se détendre en ville. Créons donc de la vraie ville et pas seulement des emplois, puis des logements, puis des équipements publics. Le projet 500 m de ville en plus prévoit 30 000 appartements pour un nombre équivalent de places de travail, de quoi déjà rééquilibrer partiellement la situation. Le taux de densité dans les nouveaux périmètres serait de 1,5, soit l'équivalent en gros du Vieux-Carouge. Comme il est plus agréable d'habiter au bord du lac que dans une cuvette au bord de l'autoroute de contournement, ces urbanistes veulent construire sur les deux rives, ce qui permettrait aussi à Genève de retrouver en partie sa vocation de cité lacustre. Pratiquement est donné l'exemple d'un site où sont bâties 19 villas, dont trois inoccupées, et où pourraient prendre place 2000 logements sociaux.

La mixité activités-habitat devrait faciliter l'équilibre financier, sans compter les subventions HLM ou HBM. Sur le plan des sous, le groupe rappelle que la réalisation de la ceinture faïstiste a vu la création de toute une série d'institutions financières qui ont investi pour bâtir cette couronne d'immeubles.

La rive gauche

Commençons par la rive gauche. Le site le long du lac est composé de pentes. Le coteau de Coligny, avec sa partie supérieure composée de terrains du golfe de Bessinge et, face aux Voirons, un versant plus doux constitué d'anciennes parcelles domaniales de Van-



On voit sur ce plan, malheureusement difficile à reproduire de manière lisible dans nos colonnes, les prolongements proposés sur les rives et le plateau de Pinchat et le pont qui traverse le Petit Lac.

dœuvres. On pourrait y créer un pôle d'institutions internationales. Les villages et environs immédiats de Coligny et Vandœuvres seraient préservés.

Les nouveaux bâtiments comprendraient six étages, deux d'activités (tertiaire et artisanat), quatre de logements, et seraient concentrés dans une trame d'immeubles construits en îlots ouverts, perpendiculairement aux lignes de pente, avec vue sur le lac. Entre les constructions seraient réalisés les équipements publics, qui seraient aussi les facteurs d'identification de sous-quartiers dans ces nouvelles entités. Les parcs existants ou des friches domaniales serviraient d'espaces publics et de zones de verdure. Les transports publics seraient assurés par deux lignes de tram.

La rive droite

En face, sur la rive droite, le groupe veut raccommoquer les zones des grands parcs et des institutions internationales en implantant des logements et équipements pour étudiants en bas de la campagne Rigot et en créant des activités et de l'habitat au bas du domaine de l'Ariana, tout en réservant les terrains de Sécheron à une activité industrielle plus morcelée. Les immeubles, toujours perpendiculaires à la pente, aboutiraient aux voies CFF, lesquelles seraient isolées. Un nouveau tissu urbain s'intégrerait entre les parcs existants et ceux à créer sur les domaines du château de Penthes et la propriété Rothschild.

Et une implantation à Vessy-Pinchat

Enfin, comme on peut le voir sur le plan, le groupe prévoit également un développement similaire sur le plateau de Pinchat. Plutôt que de construire simplement du logement en masse, nos urbanistes désirent créer un véritable tissu urbain mixte, ligaturé à Carouge et raccordé au reste de la cité par le réseau RER et un tram. Ce périmètre pourrait trouver une identité par des activités culturelles, étant donné que le

sport et la détente sont déjà fortement implantés en contrebas au Bout-du-Monde.

Dédensifier

Parallèlement, on pourrait «dédensifier» la ville existante, estime le groupe, qui suggère notamment de démolir des constructions existantes au profit d'espaces ou équipements publics, d'élargir les trottoirs et supprimer toutes les mesures limitant le parage en ville, etc. Ces urbanistes avancent des contre-propositions sur une cinquantaine de lieux actuellement en discussion, de l'îlot 13 aux voies CFF de Saint-Jean, en passant par le stade des Charmilles, la Campagne Masset, Sécheron, Balaxert, la Pointe de la Jonction, la place Sturm, la Gare des Eaux-Vives, etc.

Ils préconisent aussi de réhabiliter les grands ensembles (Meyrin, Onex, Lignon, Avanchets, la Grabelle...), qui ne sont que des «parties de ville appauvries».

Le projet 500 m de ville en plus fourmille de bien d'autres propositions encore, comme de déplacer les grands dépôts de carburant de Vernier vers Perly, pour des raisons de sécurité. Mais nous aurons largement l'occasion de reparler de ce travail.

Patrice Mugny

L'écho de l'économie

Dans toute la première partie de leur exposé, ces urbanistes mettent en rapport l'urbanisme avec les modèles d'organisation économique et tentent de démontrer que l'aménagement du territoire n'est que l'écho des choix des modes de production, le tout compris dans un vaste paradigme.

Brièvement résumé, on connaît le taylorisme, qui a introduit la spécialisation à outrance. Le travail à la chaîne symbolise bien l'œuvre de cet homme. Le compromis social qui a suivi et a abouti à la société de consommation que l'on connaît a pour nom le fordisme, du nom de son auteur, M. Ford. On sait aussi maintenant que ce système est en crise. Reste à savoir comment sortir de cette crise. Les auteurs du projet «500 m de ville en plus» estiment que les essais de sortie de crise tentés ici ou là sont des échecs.

Le zoning est aussi en crise

Bref, pour en revenir à l'urbanisme, ce groupe considère que le zoning, qui distingue les espaces réservés à l'habitat, ceux dévolus aux activités, ceux prévus pour les loisirs, les lieux de consommation, etc., est la réplique dans la cité de l'organisation du travail qui a prévalu et prévaut encore le plus souvent dans l'entreprise. Et ce zoning est aussi en crise, notent ces urbanistes.

Et l'on ne peut pas résoudre l'impasse dans la cité sans résoudre celle de l'économie. Et vice-versa. Alors autant commencer par l'un des bouts et nous voilà avec ce projet de construire des rallonges à la ville de Genève. PMy

Trafic et transports Les grandes lignes

Le groupe «500 m de ville en plus» propose tout un réseau de communications pour rendre son projet viable.

Commençons par le pont. Long de 3100 mètres, cet ouvrage serait suspendu à près de 45 m au-dessus du niveau de l'eau. Large d'environ 36 m, il accueillera deux voies RER - voire TGV - et deux doubles voies routières avec chacune un espace de secours.

A part ça, le projet prévoit principalement un RER et sept lignes de tram, le tout complété par un réseau secondaire de bus et minibus. Le tracé RER utiliserait le réseau ferroviaire existant et serait parachévé par des liaisons Praille-

Eaux-Vives-Aéroport. Penthes, Coligny et Carouge, par exemple, seraient desservis par le RER. Les trams relierait entre eux tous les quartiers urbanisés, y compris les cités satellites et les sites nouvellement construits. Conjugué avec le RER, ce réseau de trams assurerait donc le passage des périphéries au centre et le lien entre les deux rives. Des parkings de dissuasion seraient construits sur les radiales importantes, à proximité immédiate des lignes de tram ou des haltes RER. Notons encore qu'il est prévu de réduire les espaces dévolus au trafic privé autant qu'il est nécessaire pour réaliser toute cette trame des transports publics. PMy