

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 115 (1989)
Heft: 10

Artikel: Quel aménagement?
Autor: Choisy, Jacques
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-76927>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.05.2025

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

Quel aménagement ?

Faire l'inventaire des idées en cours au sujet de la région genevoise et de son développement, c'est intéressant ; c'est pourquoi la SIA section genevoise a organisé une table ronde.

Question préalable : pourquoi cette prise de conscience de la part de la SIA ?

Est-ce l'échéance de 1992 qui agite les esprits, phénomène naturel dans une ville frontière ?

Est-ce l'évidence du développement de la zone frontière, tant côté Jura que côté Haute-Savoie, où s'esquisse une

PAR JACQUES CHOISY,
CARA-PRESINGE

méga-urbanisation dont l'infrastructure routière est presque achevée ?

Est-ce la discussion, ouverte en 1988 par la présentation du plan d'aménagement cantonal établi par le Conseil d'Etat pour répondre aux obligations de la LAT (loi fédérale sur l'aménagement du territoire), dont la philosophie de base est la croissance zéro ?

Ou est-ce enfin le manque de transparence dans les processus d'étude et de concertation qui mènent aux décisions politiques déterminantes pour l'aménagement du territoire qui inquiète les professionnels ? Ils se sentent frustrés d'être confrontés à des décisions dont ils ne comprennent pas toujours l'origine ou contestent le bien-fondé.

En tout cas cette prise de conscience et le travail de réflexion qu'elle entraîne ne sont pas motivés par une recherche d'occasions de travail puisque les bureaux tournent à plein ces dernières années.

Cette table ronde était donc organisée pour discuter des problèmes régionaux aux divers niveaux - bassin genevois, région lémanique, voire région des Alpes occidentales. Il est donc surprenant, peut-être symptomatique, qu'aucun Vaudois, aucun Valaisan ni Français n'y ait participé.

La première constatation, c'est qu'il existe une structure de concertation régionale dont l'instance faîtière, créée en 1973, est la Commission mixte consultative pour les problèmes de voisinage entre République et canton de Genève et départements français de l'Ain et de la Haute-Savoie. Cette commission peut s'appuyer sur toute une série de comités, commissions et groupes de travail dont chacun a une

tâche bien définie (voir article de M. J.-P. Cottier).

Cette concertation a donné certains résultats concrets, comme l'accord de 1973 sur la rétrocession d'une partie des impôts payés à Genève par les frontaliers, ou la lutte commune contre la pollution des eaux du Léman, pour ne citer que deux points. Mais le dialogue en matière d'aménagement reste trop théorique. Au point même que des professionnels de ces questions apprennent avec étonnement l'existence de ces structures au cours de cette table ronde.

Pour les autorités, tant communales que cantonales, voire fédérales, les zones au-delà des frontières sont blanches sur leurs cartes ; est-ce l'effet d'une neutralité mal comprise, un sentiment de supériorité que l'on reproche d'ailleurs fréquemment aux Genevois tant en France que dans le canton de Vaud, ou le niveau de bien-être matériel excessif qui nous vaut cet isolement ?

Il serait peut-être temps de cesser de considérer les problèmes régionaux à sens unique, c'est-à-dire uniquement vus depuis Genève, mais de se demander comment d'autres nous ressentent, ce qu'ils attendent de nous, ce que nous pouvons ou devons leur offrir et ce qu'ils ont à nous donner ou à nous prendre.

Alors que l'industrie et les institutions internationales se posent des questions sur l'avenir de Genève, les Genevois restent passifs ou se plaignent, tout au plus. Plaintes des commerçants du centre après la disparition d'une certaine clientèle internationale, rachats massifs de biens immobiliers par des groupes étrangers : tout donne à penser que l'esprit d'entreprise s'est estompé sous l'effet des gains faciles. Nous avons cependant une université qui ne manque pas de têtes pensantes, tant en économie qu'en géographie humaine, des spécialistes de la circulation et des transports, et j'en passe. Mais sont-ils entendus avant de passer aux décisions qui engagent l'avenir ?

Notre ingénieur de la circulation en doute.

Quand on pense région, il faut définir l'échelle du phénomène. Dans le cas particulier, le regard peut s'arrêter à la cuvette genevoise avec son prolongement dans la vallée de l'Arve. C'est la région immédiate telle qu'elle fonctionne depuis longtemps qui a changé de dimension et de signification après la percée du tunnel du Mont-Blanc.

En 1986, on crée le Conseil du Léman, répondant à une vision plus large de la notion de région puisqu'il groupe les cantons de Genève, de Vaud et du Valais, ainsi que les départements de l'Ain et de la Haute-Savoie.

Le but de cette organisation est de décloisonner les entités politiques et économiques qui y participent et de rééquilibrer le fonctionnement de la région. Pour les personnes bien informées sur le fonctionnement actuel des partenaires, les cantons du Valais et de Vaud sont plus dynamiques que Genève, sans parler des départements français dont la vitalité est évidente. Mais certains esprits se sentent encore à l'étroit dans le concept lémanique et parlent de la région des Alpes, d'où la naissance de la Communauté de travail des régions et cantons des Alpes occidentales, la COTRAO.

Il est clair que plus l'échelle de la région considérée s'agrandit, plus l'importance relative de Genève diminue. A cela s'ajoute l'effet CEE : c'est-à-dire que dans la mesure où la Suisse n'adhère pas, ou que très partiellement à la CEE, l'interlocuteur genevois perd du poids et se trouvera bientôt marginalisé.

En effet le réseau international de transports mis en place, rail (TGV) et autoroutes, semble converger sur Genève, mais en fait il pourrait tout aussi bien se transformer en tangentes, ne serait-ce qu'à cause des tracés douaniers.

Si l'axe européen nord-est-sud-ouest Berlin-Lisbonne passant par la Suisse doit traverser le territoire genevois en empruntant l'autoroute de contournement, l'axe nord-ouest-sud-est Londres-Rome, qui est maintenant réalisé avec la terminaison du tronçon Bellegarde-Bourg-en-Bresse, pourrait très bien fonctionner entièrement indépendamment de Genève. N'oublions

pas l'existence de l'autoroute française du Jura (Mulhouse-Lyon) avec son raccord sur l'autoroute allemande de la vallée du Rhin qui représente une « concurrente » réelle pour celle du Plateau suisse.

Le projet d'autoroute à travers le Chablais qui va se concrétiser pourrait représenter une autre tangente. Or chacun sait qu'une autoroute est un vecteur de développement. Lors d'un colloque régional, tenu à Gaillard le 27 janvier 1989, on voyait se confirmer côté français une volonté d'affranchissement de Genève qui d'ailleurs est déjà en partie réalité.

C'est même l'inverse qui pourrait se produire, puisque de nombreuses entreprises genevoises envisagent d'implanter à Archamps ou ailleurs des succursales qui leur permettraient d'accéder sans contraintes au marché de la CEE.

Ce bref tour d'horizon montre l'importance et la dynamique dont Genève pourrait être le centre, ou dont elle va être entourée, suivant l'attitude qu'elle adoptera.

Dans le cadre des discussions sur le projet d'aménagement cantonal, on a délibérément envisagé le scénario d'une ville de Genève entourée d'une zone verte, l'actuelle zone agricole, satellisée par une zone urbaine de plus en plus dense au-delà de la frontière dont les pôles actuels, Ferney, Saint-Julien et Annemasse, ne sont qu'un signe avant-coureur. D'aucuns prévoient que le phénomène pendulaire frontalier pourrait bien fonctionner un jour dans le sens inverse, les Genevois allant travailler en France où les occasions de travail vont grandissant, alors que Genève se confine dans le secteur tertiaire.

Comment juger une telle situation? C'est chose difficile; sur le plan de l'occupation du territoire, l'image peut paraître plaisante, mais est-elle économiquement et socialement viable? Cette oasis urbaine que serait Genève semble inévitablement devoir être élitaire et sa réalité n'est possible que tant que le secteur tertiaire marche. Mais après?

D'autre part, on constate des différences dans la conception même d'aménagement. Du côté suisse, on s'en tient à la notion d'occupation du sol, tandis

que du côté français, le concept d'aménagement englobe une réalité beaucoup plus vaste, c'est plus un vecteur de développement dont une des incidences est spatiale. Pour dialoguer il faut que les planificateurs comprennent et interprètent ces différences. De même le phénomène de frontière peut être perçu de différentes façons; on peut y voir une opposition, une sorte de conflit latent, ou au contraire la voir comme une occasion de contacts, une articulation enrichissante par les différences en présence. Il est indéniable que la Dernière Guerre mondiale a laissé des traces encore visibles dans les relations transfrontalières. La zone franche a perdu en étendue et en signification depuis 1939. Les transports en commun périurbains qui passaient allégrement la frontière avant 1939 – preuve en soit la ligne du tram 12 dont le terminus était à la gare d'Annemasse – s'arrêtent actuellement à la frontière de Moillesulaz. Certaines liaisons transfrontalières ont survécu, mais sous la forme de bus qui n'ont pas la même évidence qu'un tram avec son infrastructure.

Quant aux moyens concrets pour aborder l'aménagement, les participants à cette table ronde sont unanimes à admettre que le temps n'est plus aux grands plans directeurs qui prétendent tout régler sur le papier mais à la mise en œuvre desquels personne ne croit ou qu'on n'a pas le pouvoir et surtout pas le temps d'exécuter, car le temps est le facteur clé en aménagement. Il faut une pérennité politique ou un dictateur pour créer une ville nouvelle. En revanche, tous sont convaincus de l'importance des contacts personnels, à tous les échelons et dans tous les domaines. Pourquoi ne pas rencontrer plus fréquemment des confrères français? Comment se fait-il que la SIA n'ait pas provoqué ou organisé des rencontres?

On devrait commencer par dresser des cartes régionales rassemblant toutes les réalisations structurantes existantes ou projetées; il semble que ces cartes n'existent pas, si élémentaire que cela puisse paraître. Les mêmes cartes régionales illustrant le développement régional de dix en dix ans sur les cinquante dernières années seraient certainement très instructives.

Pour initier le dialogue d'aménagement régional, on envisage la création d'un groupe SIA de réflexion et d'étude qui aborderait le problème comme s'il n'y avait pas de frontière. Ce groupe d'environ huit personnes devrait comprendre des Vaudois et des Français. La SIA pourrait mandater un bureau, ou un petit groupe de spécialistes, leur donnant une tâche précise, au travers de laquelle une meilleure compréhension de l'ensemble deviendrait possible, par exemple les transports publics régionaux, ou les zones de verdure et de délassement, leur usage, leur développement, leurs accès.

Il semble indispensable que la notion d'aménagement soit beaucoup plus largement comprise. Le public doit en être informé, doit s'y intéresser, doit y prendre part au travers de la presse.

En conclusion, cette table ronde a fait apparaître des lacunes, a fourni des informations, sera peut-être le moteur d'une plus grande attention pour la région de la part des professionnels SIA.

Si ce n'est l'Etat qui assure une réflexion globale sur ces problèmes, faute de temps, d'intérêt, ou d'appareils, ne faudrait-il pas en charger des spécialistes privés?

Cet article a été rédigé pour résumer les avis exprimés lors d'une table ronde organisée par le comité de rédaction de ce numéro spécial sur le thème de l'aménagement.

Adresse de l'auteur:

Jacques Choisy
Architecte SIA
36, route des Eaux-Belles
1249 Cara-Presinge/GE

Swissair Photo

