

Zeitschrift: Tracés : bulletin technique de la Suisse romande
Herausgeber: Société suisse des ingénieurs et des architectes
Band: 130 (2004)
Heft: 14: Urbanisme à Genève

Artikel: GVA - quelle urbanité pour demain?
Autor: Guénin, Olivier / Lacroix, Hiéronyme
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-99328>

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: 02.02.2025

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

GVA - Quelle **urbanité** pour demain?

Comme d'autres villes suisses et européennes, Genève est tout à la fois confrontée à une poussée démographique générale et à une urbanité mal contrôlée. La conséquence de ces phénomènes sur son image territoriale soulève des questions de divers ordres. L'étalement des zones à bâtir, le report de l'urbanisation sur les régions frontalières, l'accroissement du trafic automobile sont des symptômes de la péri-urbanisation galopante de la ville du bout du lac.

Aujourd'hui, Genève connaît une crise du logement sans précédents. Le taux de logements vacants est à son niveau le plus bas (0,16%), soit plus de dix fois moins que le seuil minimum correspondant à une situation saine (2%). La demande toujours plus forte en surfaces habitables, conjuguée à une offre très insuffisante en nouveaux logements, créent une situation de crise importante : celle-ci est de nature sociale, économique et environnementale.

La demande croissante en surfaces habitables est le fruit d'une croissance démographique générale, d'une attractivité réelle de la ville¹ et d'une aspiration générale à pouvoir disposer de logements plus grands. Il n'est donc ni réaliste ni intéressant de vouloir contenir ou diminuer cette demande, sauf à vouloir condamner les perspectives des générations futures.

Le manque de surfaces constructibles, par contre, n'est pas dû à des capacités maximum qui seraient aujourd'hui objectivement atteintes, mais plutôt aux limites subjectives que nous nous imposons. Il faut donc surmonter ces limites préconçues, afin d'améliorer l'offre en logements de tous types et donner enfin une réponse positive à la situation actuelle.

Etat des lieux

La raison de cette crise, nous dit-on souvent, résiderait essentiellement dans le manque de surfaces constructibles. Voici les solutions généralement avancées pour y remédier :

1. Ne rien faire et refouler le développement au-delà des frontières cantonales

Cette politique, que nous tenons pour irrationnelle, est celle qui est actuellement en vigueur. Elle s'accommode d'une opinion publique communément opposée aux constructions nouvelles, sans informer des conséquences prévisibles de cet immobilisme : les loyers augmentent régulièrement, les habitants sont dans l'impossibilité de déménager, les nouvelles entreprises qui désirent s'installer à Genève (et créer de nouveaux emplois) sont découragées par la faible capacité d'accueil de la ville, l'accès à la propriété privée est de plus en plus réservé à une élite, quand il n'est pas reporté au-delà des frontières cantonales. Là se développe une sub-urbanité sauvage et généralement dépourvue de qualités, les recettes fiscales qui en découlent échappent aux caisses genevoises, le trafic pendulaire automobile augmente, malgré les efforts politiques entrepris pour le diminuer.

2. Déclasser une partie de la zone agricole

Même si l'on peut comprendre la tentation pour cette solution facilement réalisable, il faut attirer l'attention sur son côté largement prématuré. Elle correspond à une fuite en avant, qui perpétue une logique de l'étalement du bâti sur le territoire, alors même que son utilisation judicieuse est aujourd'hui essentielle dans une perspective de développement durable. Accepter de déclasser 1 ou 2% de la zone agricole aujourd'hui, c'est repousser le problème à demain, et manquer l'occasion de tirer parti de cette situation propice à des solutions nouvelles et durables.

3. Déclasser et densifier les zones villas

Cette solution est peut-être la seule allant dans le sens d'une utilisation plus rationnelle du territoire. Néanmoins, son potentiel ne va pas au-delà de solutions ponctuelles et mesurées. Elle risque de concentrer le problème sur une frange de la population particulièrement réfractaire à toute densification, tout en mettant en péril la diversité morphologique de l'habitat urbain. De fait, le coût et les difficultés des procédures d'expropriation, l'obstruction découlant du jeu

¹ Voir *Le Temps* du 14 février 2004, p. 11

Fig. 1 : Evolution de la population en regard de la surface construite, depuis 1950

Fig. 2 : Evolution de la démographie de l'Ain, de la Haute-Savoie et du canton de Genève, en vingt ans

Fig. 3 : L'étalement horizontal du bâti

Fig. 4 : Carte des densités du tissu urbain du canton de Genève

Fig. 5 : Carence urbaine

Fig. 6 : « Skyline » variable

des servitudes croisées et des diverses astuces foncières oblitèrent largement ce type de solution. Cet état de fait mérite que l'on adopte une stratégie du « aller avec » plutôt que du « aller contre », sans perdre de vue pour autant l'objectif à atteindre.

Ces trois types de réponse découlent du principe selon lequel la zone urbaine aurait atteint sa densité maximale. Ils visent donc à en étendre la superficie.

Quelques chiffres

Depuis 1950, la surface bâtie du canton a doublé, tandis que la population n'a augmenté que de 45%. La population de la ville de Genève, quant à elle, est restée stable (fig. 1). Si l'on compare l'évolution démographique récente des régions frontalières sur vingt ans, on constate que la population de l'Ain a augmenté de 24% (passant de 418 000 à 516 000), celle de la Haute-Savoie de 27% (de 494 000 à 631 000). Durant la même période, la population du canton de Genève ne s'est accrue que de 7% (fig. 2).

Si l'on examine la structure du parc immobilier genevois, on constate qu'il comprend 60% de villas individuelles, soit 18 046 objets. Cette prédominance va en s'accroissant, puisqu'au cours des six dernières années, on a bâti 4,6 fois plus de villas (y compris villas mitoyennes) que de constructions collectives. La cinquième zone (zone villa) représente 45% de la surface des zones à bâtir, alors qu'elle n'abrite que 13% de la population du canton.

A travers le diagnostic tiré de ces quelques chiffres, on se rend vite compte que derrière l'illusion d'une Genève qui garde son caractère immuable, le territoire se remplit peu à peu de quartiers de villas. Ceux-ci occupent rapidement une vaste superficie, tout en ne permettant de loger que peu d'habitants. Le phénomène se répercute alors sur la zone transfrontalière, là où les terrains sont moins chers, la législation plus souple et les coûts de construction moins élevés.

Les rares plans de quartiers qui peuvent être établis en dépit des divers blocages et recours, sont, quant à eux, le plus souvent de faible densité (cette limitation étant anticipée par frilosité politique), sans manifester pour autant des qualités spatiales ou urbaines exceptionnelles.

Conséquences

Au-delà de l'épuisement des réserves territoriales et des conséquences socio-économiques évoquées précédemment, l'étalement horizontal et sans mixité programmatique du construit entraîne de multiples conséquences (fig. 3), extrêmement fâcheuses pour la collectivité :

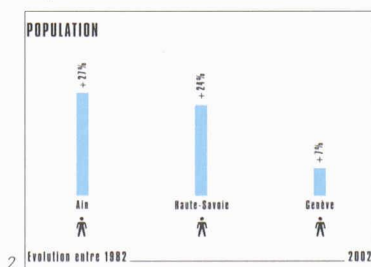
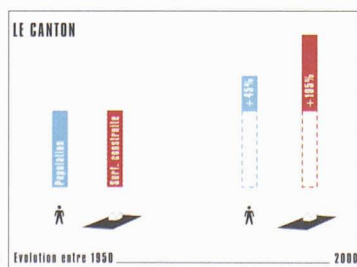
- La multiplication des voies d'accès et des parkings nécessaires à la desserte des habitations individuelles engendre un étanchement important des sols.
- La multiplication des infrastructures et des réseaux d'alimentations (électricité, gaz, eau, télécommunications, etc...) coûte cher aux contribuables.
- Le morcellement du territoire en unités de logements closes (villas entourées d'une haie) condamne les possibilités d'aménagement d'espaces publics qui favorisent les relations sociales (lieux de loisirs, sport, détente, etc...). Les lieux de travail, les centres commerciaux et l'Internet deviennent les lieux principaux de la sociabilité.
- Les transports publics deviennent inopérants en raison de la linéarité de distribution induit par l'étalement du bâti) ce qui amène la population à abuser des transports privés. Il en résulte un accroissement des problèmes de pollution de l'air, de bruit, de stress liés aux embouteillages, de problèmes de parking, etc.

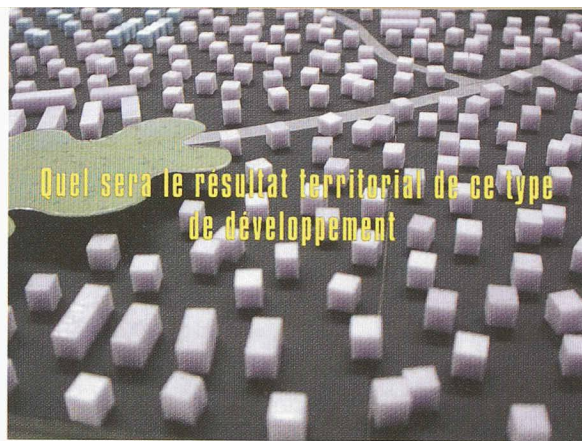
Transports

Ce dernier point, touchant aux répercussions d'un développement horizontal sur les déplacements pendulaires quotidiens, mérite un développement particulier :

- Plus de 60 000 personnes viennent quotidiennement de régions limitrophes (France, Vaud) pour travailler à Genève. En contrepartie, seuls quelque 3 000 Genevois se déplacent vers ces régions.
- Les déplacements intercommunaux représentent plus de 100 000 mouvements quotidiens (55% de la population active change de commune pour travailler).
- Le volume de trafic sur les grandes pénétrantes des régions rurales en direction de la ville de Genève s'est accru de 20 à 30% en cinq ans.
- En dix ans, le réseau de transport public est passé de 287 km à 362 km, soit un total de kilomètres parcourus passant de 14 115 000 km à 15 603 000 km. Dans le même temps, le nombre de voyageurs transportés est passé de 103 mio à 90 mio de personnes ! Soit 25% de réseau public en plus, pour une diminution de 11% de passagers.

Ces quelques chiffres indiquent la contradiction qui existe entre une politique incitant à l'utilisation des transports publics et une politique d'aménagement du territoire expan-





3

sive, qui tend à éloigner une grande partie des gens du réseau de transports publics et de leur lieu de travail.

Une alternative

En nous référant à l'esprit du Plan directeur cantonal, nous pensons qu'il est aujourd'hui essentiel de se concentrer sur la zone constructible existante, en ré-inventoriant les densités et urbanisations possibles, afin d'en optimiser le potentiel et d'en combler les carences (fig. 4 et 5), avant de chercher à en étendre la superficie. Se concentrer prioritairement sur la zone à bâtir actuelle, c'est se donner une chance de tirer parti de la crise pour chercher des solutions conformes à un développement durable. Si nous voulons protéger l'environnement tout en satisfaisant la demande sociale et économique de développement, nous devons concentrer le bâti pour favoriser la mixité des fonctions et la proximité entre lieux de travail, logements et loisirs.

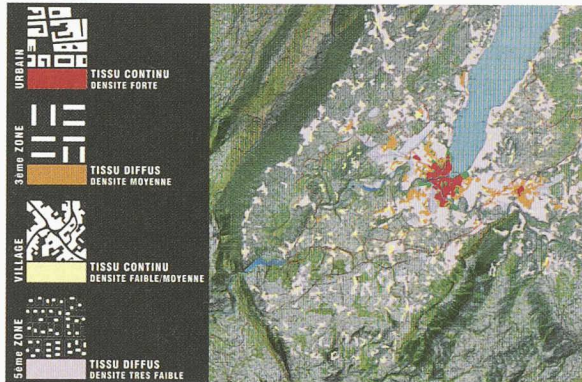
Par voie de conséquence, cette nouvelle répartition programmatique de l'espace urbain optimiserait le réseau de transports publics, diminuerait l'affluence de véhicules privés en ville et limiterait les problèmes de parkings.

Construire la ville en ville

Il est possible de densifier la ville sans porter atteinte à ses qualités. Au contraire, à travers des densifications ponctuelles et mesurées, accompagnées d'un travail sur le vide (création de places et de parcs urbains), on crée un urbanisme aux densités contrastées qui contribue à la définition d'un espace public de qualité. Pour permettre ce renforcement urbain, il faut re-questionner les densités limites en vigueur, en autorisant par exemple des variations de la hauteur des bâtiments. Il faut abandonner la ville strictement horizontale, profil résultant des gabarits uniformes induits par la logique des zones et une interprétation fallacieuse de la « construction à échelle humaine ». Le « skyline » variable (fig. 6) permet, par un jeu d'équilibre tenant compte de la qualité des lieux et de leur usage, de la qualité de vie qu'ils véhiculent et de leur perception, de densifier l'urbain tout en enrichissant son paysage.

Skyline variable

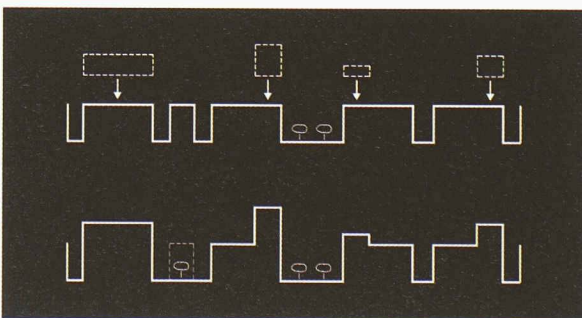
En préambule, rappelons que Genève s'est construit une véritable carte de visite touristique en établissant la règle de l'horizontalité du front bâti de la rade, auquel se superposent, en arrière plan, la silhouette de la vieille ville et les montagnes. Le jet d'eau, seul élément vertical placé au premier plan, génère un contraste saisissant. Cette « vue carte postale » constitue sans nul doute un ensemble d'une valeur patrimoniale exceptionnelle et participe à la construction de



4



5



6

l'identité genevoise. Doit-elle pour autant justifier une mentalité générale réfractaire à toute transformation urbaine d'une certaine ampleur ? Nous pensons que la considération de ces qualités indiscutables, comme celle des autres traits caractéristiques du paysage urbain genevois, ne doivent pas pour autant empêcher la planification d'une urbanisation capable de renforcer ces qualités, sans les concurrencer ni les mettre en péril.

Fig. 7 et 8 : Potentiel de développement de la zone périurbaine

Fig. 9 : Compression théorique du profil genevois

Fig. 10 : Comparaison entre le mal-développement actuel et une vision alternative

(Tous les documents illustrant cet article ont été fournis par les auteurs)

Prolonger la ville

La zone péri-urbaine (fig. 7 et 8) recèle un fort potentiel de développement. Une réflexion sur la transformation de ces lieux indistincts en prolongement de la ville permettrait de résoudre la crise actuelle, tout en résolvant l'échec de l'urbanisme des banlieues. Le statut du sol libéré par l'urbanisme moderniste est souvent flou et sans qualités notoires. On a troqué la rue, la place et le parc contre le « no mans land péri-urbain », un espace diffus, non qualifié et difficilement appropriable. Une modification de la législation permettrait des concentrations du bâti et la création de fronts de rues. Elle libérerait par ailleurs des surfaces de dimensions acceptables pour la création d'espaces publics de loisirs et de rencontre.

Repenser les quartiers villas

Finalement, une ville doit offrir à ses habitants une diversité suffisante de ses « modes d'habiter ». Il s'agit de repenser les lois dictant la morphologie des zones d'habitations individuelles. Ces zones de développement, on l'a vu, sont particulièrement gourmandes en surface de terrain et ont un impact important sur le rapport de la ville avec le paysage rural. C'est pourquoi, une fois encore, il faut sortir de la logique unilatérale des zones à densité 0,2 ou faibles et de la morphologie pointilliste des villas installées au centre de leur parcelle (morphologie découlant de l'obligation de se tenir à 6 m de la limite de propriété). Il faut ainsi permettre la création de quartiers villas capables de constituer des tissus à plus forte densité et des espaces publics de rencontre pour les différents habitants du quartier (fig. 9 et 10). On pourra également, de cette manière, soulager d'autres parties du territoire pour permettre la constitution de parcelles plus importantes, capables d'accueillir de nouvelles villas de luxe, pour lesquelles il n'existe actuellement plus de terrain à bâtir.

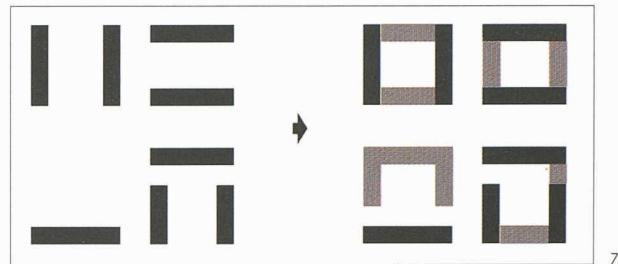
Conclusion

Une urbanité densifiée va de pair avec la nécessité de préserver le territoire. Ce sont des concepts complémentaires et indissociables. Choisir de vivre l'urbanité, c'est choisir de vivre ensemble.

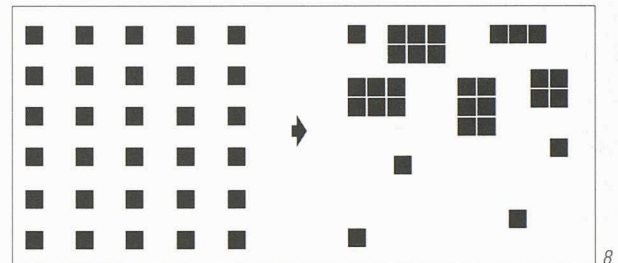
Olivier Guénin et Hiéronyme Lacroix, architectes ETS-EPFL
8, rue de la Coulouvrenière, CH - 1204 Genève

Note : Les plans et maquettes sont théoriques, ils sont une interprétation de l'existant.

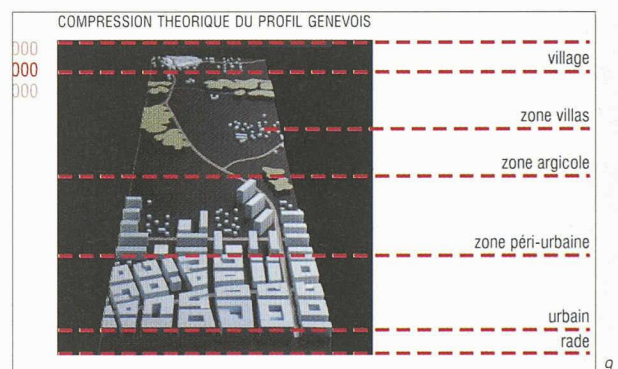
Sources : Plan directeur cantonal / 2000, 10^{ème} compte-rendu d'urbanisme / 2001, Plan directeur communal de la Ville de Genève / 2001, L'annuaire statistique de Genève / 2002, Plan de zones / 2001



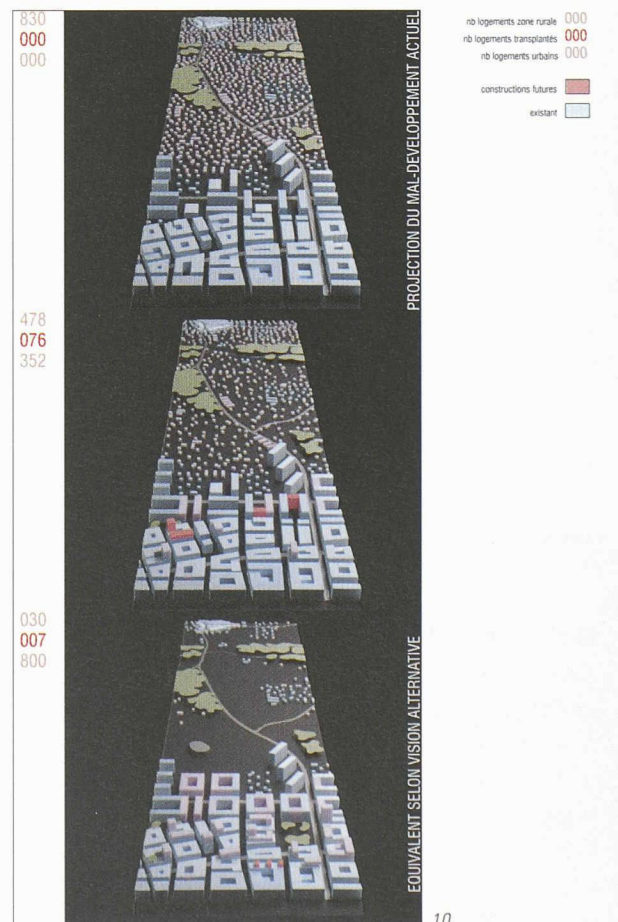
7



8



9



10