Zeitschrift: Tracés : bulletin technique de la Suisse romande
Herausgeber: Société suisse des ingénieurs et des architectes
Band: 136 (2010)
Heft: 10: Marketing urbain

Artikel: GVA, un projet de constitution urbaine
Autor: Della Casa, Francesco
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-109675

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 20.07.2025

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

Francesco Della Casa

GVA, un projet de **constitution urbaine**

A l'invitation de la Chambre de commmerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG), le Laboratoire de la production d'architecture (Lapa) de l'EPFL a élaboré un scénario pour la planification du développement urbain de l'agglomération genevoise. Intitulé « Une constitution urbaine pour Genève », cette étude a été rendue publique le mois dernier sous la forme d'une exposition – le GVA cube –, d'un flyer et d'une publication.

L'étude menée par les étudiants du professeur Harry Gugger, en collaboration avec d'autres laboratoires de l'ENAC-EPFL s'est déroulée en trois phases. La première consistait à analyser quatre villes suisses, afin de dégager huit enseignements susceptibles de fournir des analogies utiles pour la cas genevois :

- un réseau de transports public local et régional unifié et très performant (Zurich),
- un urbanisme conceptuel ou de co-conception (Zurich),
- des coopératives de logements et des concours d'architecture (Zurich),
- une administration efficace et visionnaire (Bâle),
- un réseau de transports publics transfrontaliers (Bâle),
- la culture de la négociation, de la coordination et des partenariats publics-privés (Bâle),
- le « city branding » (Lucerne),
- la fusion de communes (Lugano).

Lors de la seconde phase, les mêmes thèmes de recherches ont été appliqués à la Ville et au Canton de Genève, en analysant les données statistiques, en extrapolant des projections pour les 25 prochaines années et en formulant des hypothèses stratégiques. La dernière phase a permis de synthétiser ces différentes propositions selon quatre visions stratégiques globales, « Genève-ville », « Genève internationale », « Rivières urbaines » et « Métropole polycentrique ».

Voies, outils et mesures

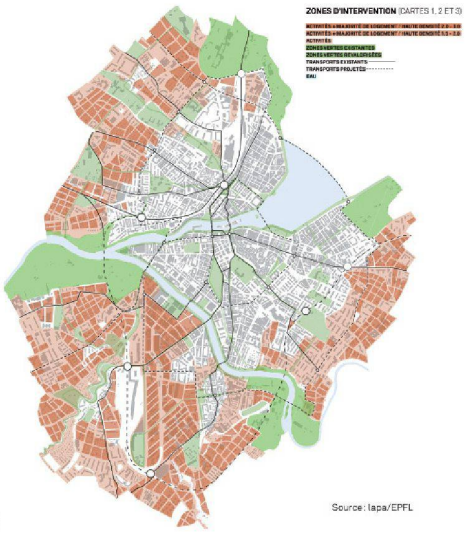
Cette synthèse a été présentée au public de manière didactique par le biais d'un flyer, d'un petit opuscule et d'un grand cube jaune contenant une maquette et une projection audiovisuelle (fig. 1). Elle met en évidence trois voies majeures. La première avance qu'il serait possible de tendre vers une ville compacte et durable, sans pour autant diminuer la qualité urbaine et spatiale de celle-ci. Les réserves potentielles à l'intérieur de la couronne urbaine sont estimées à 50 000 logements – soit 100 000 habitants (fig. 2). La deuxième propose une densification importante de la moitié sud d'un secteur circonscrit par une boucle ferroviaire à compléter, avec une permutation hiérarchique entre les gares de Cointrin – qui deviendrait pôle d'échange multimodal international – et de Cornavin, dont l'emprise ferroviaire serait réduite au profit d'une urbanisation (fig. 3). Enfin, la troisième postule la réalisation d'une boucle périphérique de transports public et privé comprenant une traversée de la rade, qui compléterait le système en étoile déjà existant ou planifié (fig. 4).

Selon les auteurs, forts de l'analyse des quatre autres villes suisses, la réalisation de ces trois voies pourrait être facilitée par la mise en œuvre d'outils administratifs. A savoir l'assouplissement de la loi sur les démolitions, transformations et rénovations des maisons d'habitation (LDTR), la nomination d'un architecte cantonal susceptible de promouvoir une vision stratégique globale et le regroupement des compétences des entités publiques en matière de gestion du territoire.

La synthèse est complétée par 17 mesures d'ordre général ou particulier, dont certaines sont déjà très présentes dans le débat public (PAV, 3e voies ferroviaires et autoroutières, par-

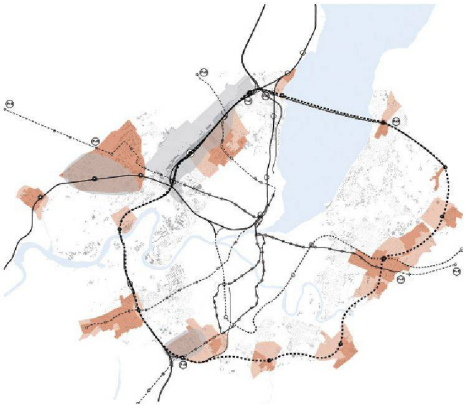
1

Fig. 1 : Maquette et projections à l'intérieur du GVA cube
Fig. 2 : Densifier à l'intérieur de la couronne urbaine
Fig. 3 : Intervenir entre Cornavin et Cointrin
Fig. 4 : Créer un transport public et privé circulaire
(Documents Lapa/EPFL)



2

3


4

tenariats public-privé, coopératives de logements, etc.), alors que d'autres sont encore inédites, comme l'utilisation d'une zone en prolongement nord de la piste de l'aéroport pour des activités industrielles ou le déplacement du tri postal et du fret CFF à Cointrin.

Limites et avantages de la démarche

Le caractère académique de cette recherche, qui permet une grande liberté intellectuelle à l'égard du contexte politique, législatif et administratif genevois, peut dans un premier temps inciter à croire que la portée en serait limitée. A Genève, la traversée de la rade, l'assouplissement de la LDTR ou la densification des zones villas sont en effet de tels serpents de mer qu'il pourrait paraître audacieux de les remettre une fois encore sur le devant de la scène. Or, en les intégrant dans une vision globale cohérente, l'étude du Lapa a paradoxalement pour effet de neutraliser ces questions. Celles-ci, jusqu'alors, apparaissaient dans le débat public tour à tour, considérées isolément et de manière exagérément polémique. Porter un « regard éloigné » sur une situation qui est souvent vécue sur place comme bloquée permet incontestablement de reconsidérer bon nombre d'a priori avec un œil neuf.

En premier lieu, l'analyse comparative préalable de quatre villes suisses, confrontées naguère à des problématiques comparables, offre des enseignements précieux. Là encore, les situations zurichoise, bâloise ou lucernoise étaient parfois citées individuellement à titre de modèle à suivre, sans qu'un tableau général n'ait auparavant été dressé. Il offre ainsi aux édiles genevois un inventaire de stratégies urbaines ayant chacune, ailleurs, été couronnées de succès.

En second lieu, l'étude rappelle à l'attention les réserves potentielles de la couronne sub-urbaine et préconise une stratégie de « ville compacte et durable », à un moment où les études en cours du plan d'agglomération franco-valdo-genevois tendent à se projeter sur un territoire plus vaste.

Enfin, elle présente une idée qui mériterait d'être évaluée plus en détail, en proposant de permuter progressivement les gares de Cornavin et de Cointrin et de compléter la boucle ferroviaire qui les relie.

Par sa richesse et ses qualités, l'étude du Lapa s'inscrit dans la tradition genevoise des projets d'urbanisme, dont un remarquable ouvrage réalisé sous la direction d'Alain Léveillé[1] montre comment ils ont contribué à façonner la Genève d'aujourd'hui.

Francesco Della Casa

[1] *1896-2001, Projets d'urbanisme pour Genève,* dirigé par Alain Léveillé, Ed. Georg et DAEL Genève, 2003