Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine

Herausgeber: Schweizer Heimatschutz

Band: 105 (2010)

Heft: 1

Artikel: Genève - région é la dimension franco-suisse : le projet d'agglomération franco-valdo-genevois

Autor: Surchat Vial, Nicole

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-176323

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: 14.07.2025

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

Le projet d'agglomération franco-valdo-genevois

Genève – Région à la dimension franco-suisse

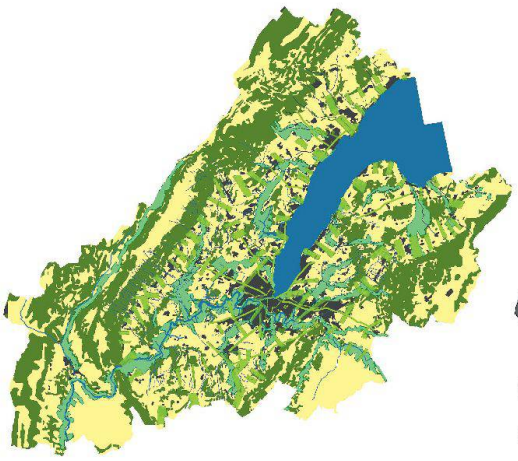
On estime que l'agglomération franco-valdo-genevoise atteindra une population de plus d'un million d'habitants et cinq cent mille emplois à l'horizon 2030. Cette prévision démographique concerne une superficie équivalente à dix fois celle du canton de Genève. Signe d'un dynamisme exceptionnel, cette situation provoque des effets non maîtrisés de l'urbanisation et de la mobilité (étalement urbain et mitage du territoire). Pour répondre à cette croissance et au développement économique, comme toutes les agglomérations helvétiques, Genève a présenté en 2007 un projet à la Confédération. Une des caractéristiques de celui-ci réside dans l'élaboration simultanée d'un «plan paysage» et d'une organisation de la mobilité destinés à structurer l'urbanisation.

Dr Nicole Surchat Vial, architecte, urbaniste EPFL FSU, cheffe du projet d'agglomération à l'Etat de Genève
et Marcellin Barthassat, architecte, urbaniste SIA FAS FSU, atelier ar-ter et co-auteur du plan paysage du projet d'agglomération

Elaboré avec les représentants de 18 collectivités publiques, le projet est assorti d'une Charte d'engagement. La dynamique ainsi engagée contribue fortement à relancer une nouvelle culture commune transfrontalière. Cette initiative répond à la volonté de donner vie à une agglomération franco-suisse à la mesure des solidarités qui unissent le canton de Genève, le District de Nyon dans le canton de Vaud et les territoires voisins des départements français de l'Ain et de la Haute-Savoie dans la Région Rhône-Alpes. Le défi est particulièrement exigeant: il implique plus de 200 communes suisses et françaises, 2 cantons suisses, 2 départements français, 1 région française et 2 pays. Avec ses élus et ses administrations, la société civile est mobilisée pour identifier les enjeux et construire un projet qui intègre urbanisation, mobilité, logement, économie formation, environnement, agriculture, santé, politique sociale et culture. Cette agglomération compte plus de 60000 travailleurs transfrontaliers et près de 800000 habitants. Les trois quarts des 400000 emplois actuels sont situés dans le canton de Genève. Pour construire ensemble un développement durable et partager la maîtrise de l'évolution territoriale, un «schéma d'agglomération» associe étroitement urbanisation, transports, environnement et paysage.

Le concept définit l'élaboration d'une agglomération urbaine compacte, multipolaire et verte. Il met en place les bases pour un développement équilibré pour accueillir 200000 habitants et 100000 emplois supplémentaires, à l'horizon 2030.

- Compacte, par un urbanisme qui renoue la relation ville/campagne et démontre sa capacité à accueillir un développement logement/emplois en préservant les ressources environnementales.
- Multipolaire, par un rééquilibrage de la répartition de l'habitat et des emplois au sein de l'agglomération et connecte par les transports publics les pôles urbanisés tout en valorisant les atouts spécifiques des sites locaux.



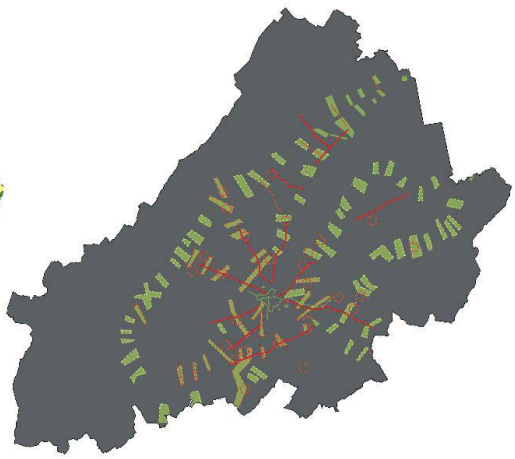


Schéma d'agglomération – plan paysage (hydrographie, espaces naturels et agricoles) du projet d'agglomération franco-valdo-genevois (à gauche). Carte de la transformation, points de frottement, césures vertes et requalification des espaces publics des axes (à droite).
(dessins atelier ar-ter)

Der «Landschaftsplan» (Hydrografie, Naturflächen und Landwirtschaft) des Agglomerationsprogramms Frankreich-Waadt-Genf (links). Geplante Eingriffe, Reibungspunkte, grüne Zäsuren und Aufwertung der öffentlichen Räume entlang der Achsen (rechts).
(Bilder atelier ar-ter)

- Verte, en privilégiant ses paysages, en développant son agriculture locale ou de proximité, en préservant ses espaces naturels et agricoles et en générant une forte présence de la nature en ville.

Bassin de vie et politique de services

Une telle démarche tend à répondre aux différents problèmes sociaux et culturels identifiés dans les différents bassins de vie à l'échelle régionale. On peut imaginer l'ouverture de grands chantiers devant traiter et construire une sorte de «contrat social» soutenant un développement équilibré des deux côtés de la frontière.

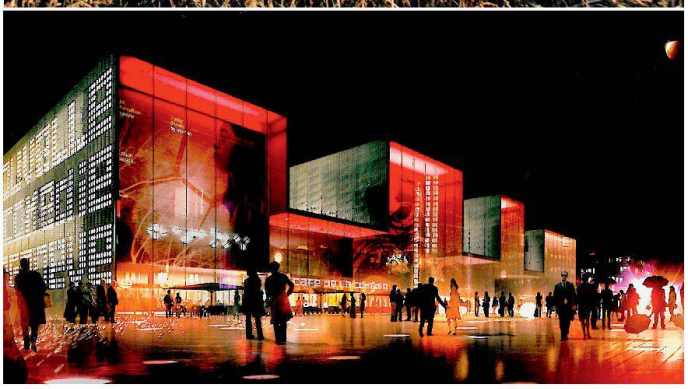
Le projet veut établir des politiques qui fournissent des services aux populations. Il propose des améliorations ou des aménagements dans les domaines de l'économie (pôles de développement économique, bilocalisation d'entreprises), de la santé (accès aux soins et assurances), de la formation (équivalences de diplômes, formation supérieure et spécialisée), de l'emploi, de la culture, etc. Des investigations se poursuivent également dans le domaine du logement (leviers pour la production de logements durables, coordination entre amélioration foncière et aménagement du territoire) tout comme dans le domaine de la nature, de l'agriculture et de l'environnement.

Traverser les échelles par le paysage

La configuration lacustre et alpine donne une dimension exceptionnelle aux différents lieux de vie, caractérisés par les reliefs du massif du Mont-Blanc, du lac Léman, du Rhône et de l'Arve ainsi que de leurs affluents. Les espaces naturels et agricoles représentent plus des deux tiers du territoire de l'agglomération. Celle-ci s'étend sur une surface de 2000 km² alors que le canton en compte 245. Entre le naturel et le construit, il faut remonter à la période des années 1920–30 pour trouver les prémisses d'une situation particulière du Genevois. Cette période de poussées sociales favorise la mise en place d'une culture de l'urbanisme, puis de l'aménagement du territoire qui place au centre la question de l'espace public rural et urbain. Entre 1933 et 1936, Maurice Braillard, architecte alors chef du Département des travaux publics, élabore avec Alfred Bodmer, Arnold Hoechel et Hans Bernoulli, un plan de zones du canton dit aussi Plan directeur régional. Ce plan prend la forme d'un double maillage orthogonal (concept de ville dans un parc) qui deviendrait la structure d'une ville immergée dans la verdure. Cet «héritage» a contribué significativement aux décisions genevoises de 1952 pour établir une claire distinction entre les espaces naturels et agricoles des zones à

Le site de la gare des Eaux-Vives, état des lieux en 2009, qui sera transformé par la réalisation prochaine du CEVA, d'une nouvelle gare et d'un important lieu culturel.
(photo Luca Fascini)

Das Gelände des Bahnhofs Eaux-Vives, Stand 2009, wo die neue Bahnverbindung zwischen dem Genfer Hauptbahnhof und Annemasse (CEVA) durchführen wird. Hier soll ein neuer Bahnhof gebaut werden und ein Kulturort entstehen.
(Bild Luca Fascini)



Projet du «Théâtre Nouvelle Comédie» implanté à côté de la future gare du CEVA.
(Gravier Martin Camara architectes à Paris)

Entwurf des «Théâtre Nouvelle Comédie», das gegenüber dem zukünftigen CEVA-Bahnhof gebaut wird.
(Bild Martin Camara architectes, Paris)

bâtir. Cette décision explique sans doute le caractère urbain relativement compact et l'existence d'une belle campagne que Genève a su maintenir. Pourtant, quarante ans après, ces mesures n'ont pas suffi à empêcher des effets de conurbation sur «l'autre Genève», une sorte de deuxième couronne urbaine inégale proche des piémonts du Jura et du Salève. Outre les règles d'aménagement différentes en secteur français, Genève a construit peu de logements depuis la fin des années 90, alors que la croissance des emplois s'est amplifiée. C'est dire si le Projet d'agglomération constitue un espoir (historique) de modification notoire. Autour des modes collectifs de déplacement, le projet engage un concept et une planification qui doit rétablir ou mener vers un meilleur équilibre.

La superposition d'un troisième volet par un «plan paysage» à ceux de l'urbanisation et de la mobilité vise un développement qui pose à nouveau la question de la relation entre ville et campagne. Ce plan a développé un volet nature, agriculture et paysage ayant vocation de régulateur du développement urbain. En fait, le plan paysage reprend à son compte le concept du double maillage, ou trame verte, projeté dès 1932 par l'équipe de Maurice Braillard. Entre les espaces urbains, le plan paysage formalise l'établissement de connexions ou d'interrelations entre des entités territoriales (reliefs, hydrographie, végétation et espaces agricoles) et des situations plus hybrides appelées à se transformer. Telles sont les conditions proposées au développement d'une agglomération organique et durable (métropole verte) tirant profit de sa situation très attractive.

2008–2010: le projet régional, levier de la solidarité transfrontalière

Le Projet d'agglomération de 2007 (schéma urbain/mobilité et plan paysage) traçait à grands traits des orientations qui restaient à vérifier à des échelles plus fines. Le deuxième pas mobilisateur a consisté à approfondir le Projet d'agglomération, préciser ses options et vérifier leur faisabilité au travers de projets territoriaux locaux et d'études thématiques.

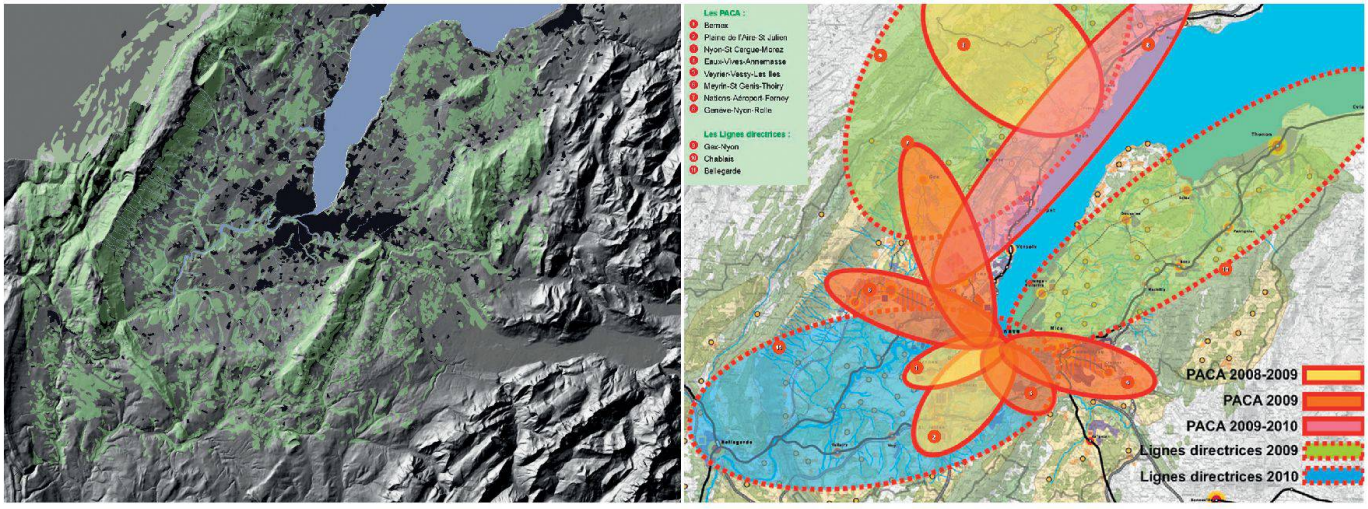
Le soutien financier de la Confédération attribuant une première contribution de près de 200 mio de francs aux investissements en transports, principalement pour des projets de transports publics et de mobilité douce, a encouragé la démarche à l'instar du soutien financier accordé par la Région Rhône-Alpes à l'agglomération (11,5 mio €) et à ses territoires français (40 mio €).

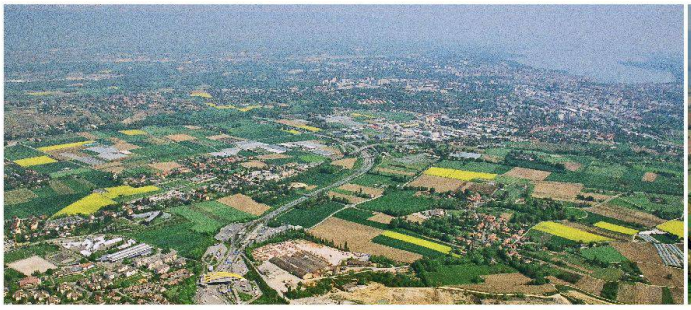
A l'échelle locale: études tests et thématiques

Les études locales portent sur huit axes radiaux, les «Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération» (PACA) et trois secteurs d'envergure régionale, intitulés «Lignes directrices». Les PACA sont traités par des études tests à deux degrés. Chaque étude est pilotée par un collège où sont représentés les élus des collectivités concernées et une majorité d'experts professionnels (selon le nouveau règle-

Configuration du territoire de l'agglomération, relief, hydrographie, végétation et urbanisation (à gauche). Huit PACA (projets d'aménagements coordonnés de l'agglomération) chacuns développés par trois hypothèses d'études tests et trois études lignes directrices (à droite).
(dessin/montage atelier ar-ter; document CRFG)

Geografische Gegebenheiten der Agglomeration, Relief, Hydrografie, Vegetation und Urbanisierung (links). Acht PACA (grenzüberschreitende koordinierte Raumplanungsprojekte), die auf der Grundlage von drei Studienhypothesen entwickelt wurden (rechts).
(Bild atelier ar-ter; Plan CRFG)





Vue sur l'axe Saint-Julien, Perly, Plaine de l'Aire, Lancy, Genève (à gauche). Espaces naturels et agricoles entre le pays de Gex et la partie vaudoise et les bois de vallon de la Versoix (à droite). (photos Marcellin Barthassat)

Blick auf die Achse Saint-Julien, Perly, Plaine de l'Aire, Lancy, Genf (links). Natur- und landwirtschaftliche Flächen zwischen dem Pays de Gex, dem Waadtländer Teil der Region und dem Tal der Versoix (rechts). (Bilder Marcellin Barthassat)

ment SIA 143 sur les mandats d'étude parallèles). Les programmes ont attiré 24 équipes internationales (Suisse, France, Hollande) et pluridisciplinaires.
À chaque phase de l'étude test, les propositions sont discutées par des tables rondes ouvertes aux élus, à la société civile, qui réunissent chaque fois plus d'une centaine de personnes. Chaque étude test se conclut par une présentation et une exposition publiques. Les études des Lignes directrices font l'objet de démarches plus classiques. Elles permettent de confronter les propositions du Projet d'agglomération aux planifications régionales antérieures et en cours, et d'identifier les adaptations nécessaires.
Parallèlement, des études thématiques approfondissent des enjeux clés à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération: l'agriculture, les corridors biologiques, les matériaux, l'énergie, les installations à forte fréquentation, les grands équipements d'intérêt d'agglomération, le stationnement, le transport de marchandises, le paysage, le logement et le foncier ainsi que les pôles de développement économique.

2012: Le développement du projet d'agglomération II

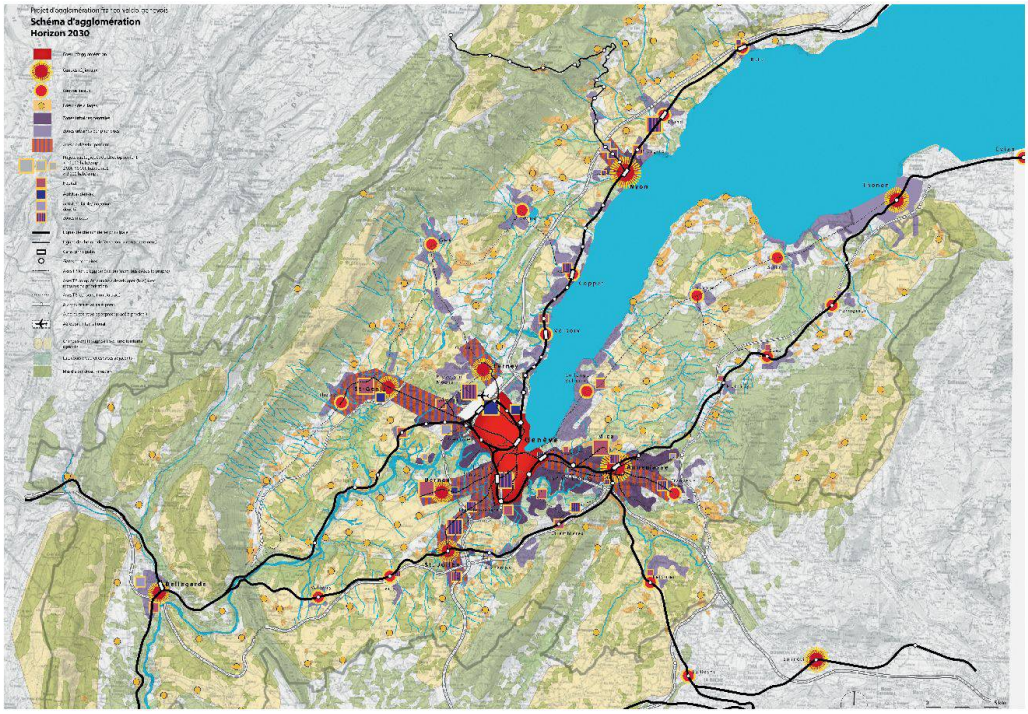
Conduites en parallèle dans le cadre d'un calendrier quadriennal fixé par la Confédération, ces démarches produisent des résultats décisifs pour l'émergence d'une solidarité d'agglomération transfrontalière: une réalité partagée par un plus grand nombre d'acteurs, tout comme un matériau pour construire le Projet d'Agglomération de deuxième génération, à déposer auprès des offices fédéraux en juin 2012. Les multiples débats en cours ont fait émerger des sujets prioritaires: la densification, le maillage urbain, l'agriculture, les parcs, les voies vertes, les franges d'urbanisation, les transports publics, etc. On assiste également déjà à des retombées concrètes: par exemple, des projets de lignes de trams côté France et côté Suisse, la requalification des espaces publics le long des trams, le développement de la voie verte d'agglomération de 26 km qui reliera Annemasse à Saint-Genis pour les cyclistes et les piétons, véritable colonne vertébrale d'espace public, l'adaptation de plusieurs plans de développement engagés, etc. La suite du projet devrait se poursuivre par:

- des études d'urbanisme opérationnel sur les «Périmètres stratégiques de développement» (PSD), soit à l'échelle d'une collectivité, soit sur des secteurs transfrontaliers ou intercommunaux,
- des études et des chantiers concrets, notamment pour les projets de transport public et de mobilité douce que la Confédération s'est engagée à soutenir moyennant le respect d'un calendrier serré, ce qui oblige les partenaires à concrétiser (tranche A, construction envisagée durant la période 2011–2014),
- des synthèses progressives des études locales et thématiques, qui aboutiront en 2012 au Projet d'agglomération II actualisé, plus morphologique (formes territoriales et fonctionnalités),
- de nouvelles demandes de soutiens financiers pour les investissements nécessaires au développement de l'agglomération transfrontalière.

Une démarche novatrice, transfrontalière

L'ensemble du Projet d'agglomération, développé à l'échelle franco-valdo-genevoise, constitue pour la région un événement assez unique: il va considérablement modifier la culture urbaine et décloisonner les différents systèmes ou instruments d'aménagement du territoire. Les collectivités publiques seront invitées à se concerter et travailler ensemble pour répondre à la complexité grandissante de la question urbaine. De plus, la mobilisation que suscitent les approches des différents PACA, malgré le débat contradictoire d'où son intérêt, est augure d'un avenir où la question de l'espace et de l'environnement intègrera pleinement celle de l'économie et des rapports sociaux.
La région franco-suisse détient ici une opportunité historique, dans sa construction et son développement, pour convenir des territoires partagés et à transmettre aux générations futures.

Pour en savoir plus: www.projet-agglo.org



Das «Agglomerationskonzept I» (2007), in dem sich die Planung für die Bereiche Urbanisierung, Mobilität und Landschaft überlagert.
(Plan erarbeitet von Metron, transitec und ar-ter)

Schéma d'agglomération I (2007) avec polarités régionales et locales, cœur de l'agglomération, urbanisation autour des axes forts de transports collectifs.
(plan élaboré par Metron, transitec et ar-ter)

Agglomerationsprogramm Frankreich-Waadt-Genf

Genf – eine schweizerisch-französische Region

Schätzungen zufolge wird die Agglomeration Frankreich-Waadt-Genf bis im Jahr 2030 mehr als eine Million Einwohner und 500 000 Arbeitsplätze beherbergen. Um die kommenden Herausforderungen zu meistern, legte der Kanton Genf dem Bund im Jahr 2007 ein Agglomerationsprogramm vor. Dieses sieht zur optimalen städtebaulichen Entwicklung auch einen «Landschaftsplan» und Strategien zur Steuerung der Mobilität vor.

Dr. Nicole Surchat Vial, Architektin, Städtebauerin EPFL FSU, Leiterin des Agglomerationsprogramms des Kantons Genf, und Marcellin Barthassat, Architekt, Städtebauer SIA FAS FSU, Atelier ar-ter und Co-Autor des Landschaftsplans des Agglomerationsprogramms

Die dynamische Agglomeration zwischen Frankreich, dem Waadtland und Genf umfasst schon heute fast 800 000 Einwohner, über 60 000 Grenzgänger und 400 000 Arbeitsstellen. Sie wird auch in den nächsten Jahren deutlich wachsen. Um in diesem Kontext eine nachhaltige Entwicklung sichern und die Raumentwicklung optimal steuern zu können, wurde in den vergangenen Jahren ein Agglomerationskonzept erarbeitet, das die Themen Urbanisierung, Verkehr, Umwelt und Landschaft eng miteinander verknüpft.

Dieses Konzept soll auch zur Entwicklung einer neuen gemeinsamen und grenzüberschreitenden Kultur beitragen. Die betroffenen Gemeinden und Regionen beiderseits der Grenzen verpflichteten sich im Rahmen dieses Konzepts nämlich dazu, die Solidarität zu stärken, eine ausgewogene Entwicklung zu fördern und eine lebendige französisch-schweizerische Agglomeration zu schaffen. In einem partizipativen Verfahren waren Volksvertreter und Behörden, Bürger und Bürgerinnen dazu aufgerufen, sich mit den Herausforderungen ihrer Region auseinanderzusetzen und sich an der Erarbeitung eines Programms zu beteiligen, das die Bereiche Städtebau, Mobilität, Wohnen, Wirtschaft, Bildung, Umwelt, Landwirtschaft, Gesundheit, Sozialpolitik und Kultur abdeckt. So ist schliesslich ein Leitbild entstanden, das die Schaffung einer kompakten, multipolaren und grünen Agglomeration vorsieht, die bis zum Jahr 2030 200 000 zusätzliche Bewohner und 100 000 weitere Arbeitsplätze aufnehmen kann.

Ein besonderes Merkmal der Agglomeration Genf ist ihre aussergewöhnliche Lage zwischen See und Alpen: Natur und Landwirtschaft nehmen über zwei Drittel der Gesamtfläche von 2000 km² ein. Die besondere Aufteilung zwischen Natur und gebauter Umgebung ist auch historisch bedingt, namentlich durch den kantonalen Zonenplan von Maurice Braillard

(1933–1936, in Zusammenarbeit mit Alfred Bodmer, Arnold Hoechel und Hans Bernoulli), der die Entwicklung einer von Grünflächen durchsetzten und umgebenen Stadt vorsah. Diese Prämisse erklärt die dichte Bebauung der städtischen Räume und die Tatsache, dass der Kanton grosse Teile seiner Landschaft während langer Zeit bewahren konnte. Im Laufe der Jahre wurde die Zersiedelung aber dennoch zum Problem: Während in Genf seit den 1990er-Jahren kaum mehr Wohnungen gebaut wurden, entstand zwischen dem Jurafuss und dem Salève ein neues Ballungsgebiet. Mit dem neuen Agglomerationsprogramm sollen eine gezieltere Planung und eine ausgewogenere Entwicklung ermöglicht werden. Speziell ist dabei der Einbezug eines Landschaftsplans, mit dem die Entwicklung einer grünen Metropole gesichert werden soll, die ihre attraktive Lage optimal nutzt.

Während im Agglomerationsprogramm 2007 erste Ansätze dieser umfassenden Strategie skizziert wurden, ging es in einer zweiten Etappe darum, die Analysen zu vertiefen, Optionen zu präzisieren und ihre Machbarkeit anhand lokaler Stadtentwicklungsstudien zu überprüfen. Dabei konzentrierten sich die lokalen Studien auf acht grenzüberschreitende Achsen oder Sektoren (PACA) sowie drei Sektoren von regionaler Bedeutung. Parallel dazu wurden anhand thematischer Studien die wichtigsten Anliegen der gesamten Agglomeration analysiert: Dazu gehörten unter anderem die Themen Landwirtschaft, grüne Korridore, Energie, Warentransport, Wohnen oder auch Entwicklungsschwerpunkte.

Gemeinsames Vorgehen für einen grenzübergreifenden Lebensraum

Die Ergebnisse dieser Arbeiten haben entscheidend zum Aufbau einer grenzüberschreitenden Solidarität beigetragen und den Willen gestärkt, sich gemeinsam für eine ausgewogene Entwicklung einzusetzen und einen gemeinsamen Lebensraum zu fördern. Sie bilden zudem die Grundlage für die Erarbeitung des zweiten Agglomerationsprogramms, das im Juni 2012 beim Bund einzureichen ist und sich auf die Schwerpunkte Verdichtung, städtisches Gewerbe, Landwirtschaft, Pärke, grüne Korridore, Stadträndер und öffentlicher Verkehr konzentriert. Als nächste Schritte sind nun Bebauungsstudien in strategischen Entwicklungsgebieten (PSD) sowie konkrete Studien und Projekte, insbesondere in den Bereichen öffentlicher Verkehr und sanfte Mobilität, geplant. Die lokalen und thematischen Studien sollen schrittweise zusammengeführt werden und in ein aktualisiertes Agglomerationsprogramm II (2012) einfliessen. Zudem müssen neue Finanzierungsgesuche für Investitionen eingereicht werden, die für die Entwicklung der grenzüberschreitenden Agglomeration erforderlich sind.

Das Genfer Agglomerationsprogramm ist von historischer Bedeutung: Es wird die städtische Kultur der gesamten Region verändern und die Grenzen zwischen verschiedenen Systemen der Raumplanung überwinden. Die Gemeinwesen der gesamten Region müssen sich absprechen und zusammenarbeiten, um die wachsende Komplexität städtebaulicher Herausforderungen bewältigen zu können. Zudem werden in Zukunft in der Raum- und Umweltplanung auch Fragen der Wirtschaft und der Sozialbeziehungen ihren vollwertigen Platz einnehmen. Der Region rund um Genf bietet sich jetzt die einmalige Chance, durch politisch-administrative Grenzen getrennte Räume zusammenzuführen und eine kohärent geplante und strukturierte Agglomeration zu schaffen.

Weitere Informationen: www.projet-agglo.org

Blick vom Jurafuss auf das Pays de Gex, den Flughafen Cointrin und das Zentrum der Agglomeration.
(Bild Swissair, 1991)

L'espace régional, le pays de Gex, l'aéroport de Cointrin et le cœur de l'agglomération vue depuis le piémont du Jura.
(photo Swissair, 1991)