urbanisme

Douzième compte rendu de la Commission d'urbanisme

Genève 2006 | 2009

REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

Département des constructions et des technologies de l'information
Direction générale de l'aménagement du territoire
Rue David-Dufour 5 • Case postale 224 • 1211 Genève 8
Tél. +41 (22) 546 73 80 • Fax +41 (22) 546 73 05 • www.ge.ch/amenagement

Papier recyclé

Douzième compte rendu de la Commission d'urbanisme

République et canton de Genève
Législature 2006-2009

Genève, décembre 2010

Table des matières

Préface 04

Introduction 05

Chapitre 1
Structurer l'agglomération transfrontalière 13

Chapitre 2 27
Les gares moteur de renouvellement urbain multipolaire

Chapitre 3 43
Maillage vert et bleu :
l'eau comme vecteur de qualité paysagère et urbaine

Chapitre 4 59
Maillage viaire : penser et construire la voie publique

Chapitre 5 75
Améliorer la dimension sociale et écologique de la ville : politique de l'habitat

Chapitre 6 91
Ouvrir la boîte à outils de l'aménagement

Chapitre 7 109
Construire une vision partagée pour le quartier Praille-Acacias-Vernets

Annexes 127

Préface

Ce douzième compte rendu de la Commission d'urbanisme Genève 2006 - 2009 est pour moi l'occasion, avant tout, de remercier les membres de cette commission. Le travail effectué en profondeur par la commission d'urbanisme pendant la législature passée a accompagné de nombreux projets, petits et grands, et a orienté et façonné le développement de Genève. Cette législature a vu, par exemple, les deux plus importants projets de ces 150 dernières années être initiés sous l'œil bienveillant de la commission. Je veux bien évidemment parler du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, couronné en 2010 par le prix européen d'urbanisme, et Praille-Acacias-Vernets.

L'urbanisme genevois est actuellement confronté aux défis d'un développement extrêmement dynamique de l'agglomération. Cette situation est à l'origine de plusieurs tendances lourdes qui devront sous-tendre les travaux de la commission d'urbanisme ces prochaines années.

En premier lieu, l'absolue nécessité de trouver le moyen d'accélérer les procédures de planification. Ensuite, la recherche incontournable d'une plus grande densité des projets, dans un but d'utilisation rationnelle du sol et de convivialité des nouveaux quartiers. Cette tendance, confirmée par le vote du Grand Conseil du 22 février 2008 en faveur d'une plus grande hauteur des bâtiments, va trouver son expression, ces prochaines années, dans l'érection des premiers véritables gratte-ciels genevois.

Enfin, dans une volonté de rééquilibrer le développement de la région franco-valdo-genevoise, la question de la répartition des logements et des emplois de part et d'autre de la frontière sera au centre des préoccupations.

Puisse la législature 2010 - 2013, de par une véritable intégration de ces nouveaux principes dans le quotidien, marquer un tournant pour l'urbanisme genevois.

Mark MULLER
Conseiller d'Etat chargé
du département des constructions
et des technologies de l'information

Introduction

La législature 2006-2009 a vu se poursuivre la mise en œuvre du plan directeur cantonal «Genève 2015» (PDCn), adopté par le Grand Conseil en septembre 2001 et mis à jour en 2006. Désormais, la révision du PDCn est entamée, et elle est étroitement corrélée avec le projet de l'agglomération franco-valdo-genevoise (PAFVG) et les nombreuses études qui l'accompagnent. La première phase du PAFVG a été validée en 2007. S'il revient à la commission cantonale de l'aménagement du territoire (CAT) de suivre principalement les travaux d'élaboration du concept du nouveau PDCn, la CU y collabore modestement avec deux délégués. Elle a également délégué un de ses membres pour participer aux nombreuses tables rondes conduites dans le cadre des huit projets d'aménagement coordonné de l'agglomération (PACA).

Cette législature a été marquée par la votation cantonale en novembre 2009 sur le crédit pour réaliser le projet du raccordement ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA), qui a été accepté, et dont le chantier va prochainement démarrer. Un autre dossier majeur concerne la mutation urbaine du secteur Praille-Acacias-Vernets (PAV) avec la constitution d'une structure de projet pour mener à bien ce projet de longue haleine.

L'engagement

L'avenir du monde est dans les villes ! Relever le défi de l'urbanité, c'est avant tout mobiliser les forces disponibles autour d'un projet rassembleur. Le moment s'y prête à Genève, puisque la réflexion sur l'agglomération est de nature à modifier le regard porté sur les questions locales d'aménagement. Le principe d'une meilleure utilisation collective de notre ressource en sol fait son chemin dans l'opinion et chez de nombreux acteurs directs ou indirects de l'aménagement. Mais à l'issue de la législature 2006-2009, force est de constater que la pénurie de logements exige un effort à sa mesure. Evoquer ici la notion d'engagement, c'est rappeler qu'il s'agit de remettre en cause une part d'intérêts individuels au nom d'un enjeu collectif devenu déterminant, mais aussi de mobiliser des compétences spécifiques.

La Commission d'urbanisme, un observatoire des pratiques et un appui à l'administration

Notre mission d'urbaniste doit être entendue comme une aide et non une contrainte. C'est un service pour que les initiatives se concrétisent (Chemetoff).

Le canton de Genève bénéficie d'une Commission d'urbanisme (à l'origine, Commission du plan d'extension) depuis les années 30, fait original et précurseur si l'on songe que Zurich, n'a que récemment décidé de soumettre ses grands projets à un collège de professionnels-praticiens de l'aménagement. Lieu de partage des connaissances et des compétences, la Commission d'urbanisme (CU) possède un point de vue privilégié sur l'ensemble des projets d'aménagement en cours, ainsi que sur la nature des procédures mises en œuvre pour leur réalisation. Ce dispositif d'élaboration collective unique associe des experts ayant une large expérience en urbanisme et issus de milieux divers – urbanistes, paysagistes, architectes, universitaires – à des fonctionnaires communaux et cantonaux, à des représentants d'associations professionnelles, syndicales ou autres. Cette organisation permet à l'administration de disposer d'un positionnement de référence pour situer son action dans le champ professionnel et culturel de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme. Les préavis étant élaborés collectivement, la légitimité du propos de la Commission s'appuie sur la qualité de sa collégialité, sur la représentativité de ses membres et sur leur niveau de compétence professionnelle. Les préavis peuvent dès lors être considérés comme une référence solide auprès des acteurs impliqués dans un projet, ou lors d'arbitrage devant les tribunaux.

Liens faibles entre experts et politique

Depuis avril 2004, le conseiller d'Etat chargé de l'aménagement ne préside plus la CU suite à une modification de la loi (L1 55, chap. 1, art. 2, al. 2), contre l'avis des membres de la Commission. Les séances dites « plénières » permettaient de partager des points de vue sur les dossiers importants et de recueillir l'avis du conseiller d'Etat et celui des intervenants concernés, qu'ils soient à l'intérieur ou à l'extérieur du département. Depuis, on observe une mise à distance entre le monde des experts, notamment des urbanistes, et celui du politique. Or, aux prémices de l'élaboration du nouveau plan directeur cantonal (PDCn), l'expertise professionnelle doit retrouver une capacité de proposition et des liens resserrés avec le monde politique, pour fonder des prises de décision en adéquation avec les problématiques à traiter. Les modalités d'un dialogue ouvert et constant seraient à réinstaurer.

Affaiblissement du rôle des commissions

Dans le cadre de cette législature, les commissaires ont débattu à plusieurs reprises du sens accordé aux commissions consultatives. Jusqu'à une époque récente, la séance plénière réunissait les trois sous-commissions d'urbanisme – transports, logement et aménagement du territoire – aujourd'hui, seule subsiste la sous-commission « aménagement du territoire ». A la disparition des sous-commissions correspond également celle des objets qui leur étaient soumis. Ainsi, les projets d'infrastructures notamment – comme les tracés des nouvelles routes ou des lignes de tram – ne font plus l'objet de présentation et donc de préavis. Tout se passe comme si émergeait une vision réduite de l'urbanisme en discipline « spécialiste », juxtaposée à d'autres spécialités : environnement, transport, architecture, patrimoine, etc. Garante des objectifs du PDCn, la Commission fait également partie des lieux où s'élabore sa révision. Or le non-renouvellement des membres de la CU délégués dans les périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) ou à la Commission d'aménagement du territoire (CAT) ne permettra pas d'assurer cet engagement, cette continuité. A ce sujet, il est utile de rappeler le rôle de la Commission d'urbanisme, tel qu'il était envisagé dans les années soixante.

Origine de l'actuelle Commission d'urbanisme

« Le 24 février 1961, le Grand Conseil genevois – sur la proposition des associations professionnelles – modifie la loi de 1929. Sa Commission du plan d'extension institue une Commission d'urbanisme dont l'objectif est d'établir l'ossature générale permettant d'organiser l'extension de l'agglomération et l'aménagement du territoire du canton. Elle a le devoir de rédiger un rapport à la fin de chaque législature. Dès 1962, le Conseil d'Etat entérine la création de cette Commission d'urbanisme (CU), présidée par François Peyrot, conseiller d'Etat libéral, chef du département des travaux publics (DTP) et dirigée par l'architecte M.-J. Saugey. Comptant douze membres : urbanistes, architectes, ingénieurs, sociologue, médecin, elle s'adjoint un Bureau d'étude de la Commission d'urbanisme (BECU), opératoire de 1962 à 1965. Composé d'une quinzaine de spécialistes en urbanisme, il est animé par l'architecte Jacques Olivet et dirigé par le délégué de la CU – Gérard Châtelain. En 1965, le DTP restructure le Service de l'aménagement du territoire, le subdivisant en une section d'urbanisme et une section de l'équipement et ajoutant les compétences d'un juriste à sa direction.

La CU présente en 1965 un schéma directeur de l'aménagement du canton, dit plan alvéolaire : ce schéma, qui envisage un avenir à très long terme, doit conserver assez de souplesse pour s'adapter aux événements et l'évolution future. Le schéma respecte les dispositions du plan des zones, auquel est annexée la loi sur les constructions et les installations diverses (LCI) adoptée le 26 mars 1961, ainsi que la loi sur le développement de l'agglomération urbaine (LDAU) de 1957. La superficie du canton est divisée en 14 alvéoles qui bénéficient chacune d'une étude où les points suivants sont abordés : les problèmes fonciers, les questions démographiques, les transports individuels et communs et les équipements techniques, économiques, scolaires, socioculturels, cultuels et commerciaux. Dans le but de restructurer et de rationaliser le centre urbain, le schéma directeur s'appuie aussi sur une nouvelle loi édictée par le Grand Conseil le 11 juin 1965 : la loi sur l'assainissement foncier urbain (LAFU) qui doit faciliter la rénovation et la transformation de quartiers vétustes, inadaptés ou mal utilisés dans la partie ancienne de l'agglomération. Cette loi, cependant, sera peu appliquée en raison de la résistance des milieux immobiliers » (CRR/Etat de Genève, p.126).

L'urbanisme comme champs d'action et le rôle des experts

Ensemble de savoirs et des modes opératoires susceptibles de s'appliquer à l'« urbain », soit aujourd'hui, à l'ensemble du territoire, y compris les zones non urbanisées, la campagne, de la montagne, ou du littoral dont l'usage et le devenir sont désormais intimement liés à celui des villes (…) Contrairement à ce que certains croient , le développement durable est beaucoup plus qu'un engouement politiquement correct. (…) Cela implique qu'il y ait une planification des ressources qui ne serait plus technocratique mais politique et participative. Cela implique aussi que les rôles, les méthodes, les connaissances évoluent vite (Devillers).

L'urbanisme constitue un champ professionnel mobilisant de nombreuses compétences. Discipline de synthèse, l'urbanisme se situe au croisement de nombreux champs d'action. La politique bien entendu, dans la mesure où la prescription d'urbanisme relaie et explicite avant tout la volonté des élus, notamment celle portée par les plans directeurs cantonaux ou communaux. Mais la géographie, le droit, l'économie, la sociologie, l'architecture, l'environnement, le paysage, sont autant de disciplines à prendre en compte dans le cadre d'une approche urbanistique. Pratiqué au sein de structures publiques ou privées, en solitaire ou en équipe pluridisciplinaire, l'urbanisme se doit d'embrasser la complexité urbaine dans sa totalité et de faire émerger les questionnements pertinents et des réponses contextualisées, qui dessinent trois catégories :

- **La conception et maîtrise d'œuvre urbaine,** qui regroupe des projets comme la réalisation d'aménagement d'espaces publics, de paysages, d'infrastructures, de nouveaux quartiers autour des gares ou de logements, etc. et qui recouvre la conception de projets urbains à différentes échelles.
- **L'urbanisme stratégique,** qui est une catégorie pour laquelle le « temps long » est nécessairement à prendre en compte. Ce domaine recouvre les analyses urbaines, stratégiques et prospectives, les projets de territoire ainsi que les documents de planification (projets de l'agglomération, plans directeurs, etc.).
- **La conduite de projet** est sans nul doute la catégorie la plus délicate à évaluer. Mais elle est essentielle dans la capacité à croiser théorie et appréhension de l'urbain, ainsi que dans l'aptitude à dynamiser des équipes et des processus.

La culture du projet

L'architecture et l'urbanisme ont en commun la culture du projet, cette aptitude à identifier de nouvelles questions et solutions et à créer à partir d'un territoire spécifique une vision nouvelle. Pour dégager une vision apte à faire consensus, l'aspect irréfutable des diagnostics juridiques ou scientifiques doit être complété par un travail d'élaboration projectuel, dont la nature exploratoire et créative est par essence toujours plus vulnérable à la critique ou à la controverse. Par ailleurs, à la différence de l'architecture, la ville, le territoire, le paysage n'ont pas de limites spatiales et temporelles. L'action que l'on peut avoir sur eux n'est jamais que momentanée et fragmentaire. Le projet urbain ou de paysage est par nature transitoire et inachevé et ses destinataires/commanditaires sont nombreux.

Or, depuis la fermeture de l'Institut d'architecture de l'Université de Genève (IAUG) en 2008, Genève ne dispose plus d'une unité d'enseignement apte à former des praticiens du territoire. Tout se passe comme si l'âpreté du débat politique autour des enjeux d'aménagement tendait à écarter l'expertise de l'urbaniste, tantôt considéré comme porteur d'une vision trop décalée « un idéaliste », tantôt comme un briseur de rêves dont les exigences détruiraient les enthousiasmes « un empêcheur de plus ». **Assisterait-t-on à un recul de la légitimité des architectes urbanistes ?** C'est ce que relève également C. Bianchetti, professeur d'urbanisme. « Chacun sait que l'urbanisme connaît une période difficile. Dans nos sociétés fragilisées, l'urbaniste peine à s'exprimer et à faire entendre sa voix, sa sensibilité se trouve émoussée ainsi que sa pensée critique sur la ville. Son rôle dans les transformations urbaines devient marginal, aussi saisit-on difficilement ses argumentations. » (Bianchetti, p.72). L'observatoire que constitue la Commission d'urbanisme sur la réalité des pratiques permet d'établir plusieurs constats à l'appui de cette hypothèse :

1. La profession d'urbaniste est non seulement exposée, dans la mesure ou elle est en prise directe avec des enjeux politiques faisant l'objet de polémiques publiques, mais elle est aussi peu protégée puisque, même sans expérience ou cursus spécifique, on peut se déclarer « urbaniste ».

2. Les difficultés et les choix de recrutement impliquent souvent le recours à des compétences déconnectées des connaissances locales ou alors à des profils peu adéquats : ingénieurs, environnementalistes, architectes ou géographes, professionnels sans « culture du projet », sans expérience de la conduite et des enjeux du projet urbain.

3. La rareté des recherches universitaires sur le champ de l'urbanisme en Suisse, et à Genève en particulier, ne permettent pas de capitaliser les expériences et d'en tirer des leçons. A défaut, ces « processus d'évaluations de cas en cas » devraient être conduits dans le cadre des administrations publiques.

4. La complexité des missions d'urbanisme a contraint la plupart des villes souhaitant conserver un rôle stratégique à prendre des libertés avec l'approche séquentielle – ou cumulative – de la planification et de ses instruments. Mais on constate à Genève des processus non seulement séquentiels, mais aussi partiels et sans suivi dans le temps – dans la mise en œuvre en particulier – ainsi qu'une réflexion sur les instruments et les modifications législatives qui n'implique pas les professionnels de l'aménagement.

5. La maîtrise d'œuvre urbaine est quasi inexistante ou très partielle et morcellée dans les grands projets (PAC) et dans les secteurs de renouvellement urbain. Or, le suivi administratif des « dossiers » ne suffit pas pour assurer les allers-retours entre les projets de constructions et la vision d'ensemble, encore moins le passage « du modèle résidentiel au modèle urbain » (voir chapitre 5).

6. Le projet n'est pas pensé dans l'ensemble de ses échelles (emboitement de spatialités et de temporalités différentes) et dimensions, liant étroitement l'urbain au social, à l'économie. Le diagnostic, l'observation des modes de vie, du territoire où il s'agit d'intervenir, doivent être admis comme un temps du projet. Et cela n'est pas sans incidence sur le renouvellement du regard sur certains territoires : les secteurs de renouvellement urbain en périphérie ou les infrastructures profiteraient de cet œil nouveau porté sur eux.

7. On assiste à Genève comme ailleurs à une homogénéisation de la ville avec des infrastructures identiques et divers « objets urbains standardisés » (infrastructure routière, centres commerciaux, espaces récréatifs et sportifs) et des quartiers spécialisés semblables « l'urbanisme de secteur » (pavillonnaire, aéroport, quartiers d'affaires, etc.) qui marquent non seulement une rupture d'échelle de la maille urbaine, du rôle de la voirie, de la dimension des programmes, mais qui rendent aussi tout projet fédérateur de plus en plus difficile.

8. Certains enjeux d'aménagement majeurs, comme celui des surélévations des tissus urbains du centre-ville (loi 10 088 sur les surélévations, adoptée en 2008), celui du logement social (rapport « Réduction des coûts de construction des logements d'utilité publique », dit « moins 20% », élaboré en 2007) ou celui des infrastructures sont traités en terme quantitatif sans sans autres considérations spatiales et urbaines. La quantité est-elle devenue la seule qualité repérable du monde contemporain submergé par la répétition et l'accumulation ?

9. Les rémunérations sont en décalage par rapport aux compétences et à l'engagement nécessaires. A titre d'exemple, l'émolument des commissaires de la CU correspond à la moitié de celui d'autres commissions officielles, mais concernant d'autres professions. Malgré le nombre restreint de professionnel de l'aménagement à Genève, il devient très difficile de maintenir des structures privées engagées dans le devenir du territoire genevois.

Bibliographie

CRR/IAUG, DAEL, « 1896-2001 Projets d'urbanisme pour Genève », Editions Georg, 2003.
DTP, « Deuxième compte-rendu de la commission d'urbanisme 1966-1969 », Etat de Genève.
DEVILLERS, C., « Qu'est-ce que l'urbanisme ? », in Urbanisme mai-juin 2010, n° 372, p.63.
BIANCHETTI, C., « La fin du XX^{e} siècle », in Urbanisme mai-juin 2010, n° 372, pp.72-73.
CHEMETOFF, A.& ASSOCIES, « Le Plan-guide (Suites) » Editions Archibooks+Sautereau, p.27 Paris, 2010.

Le 12e compte rendu

Dans ce contexte, la Commission d'urbanisme, à l'occasion de la publication de ce 12e compte rendu, souhaite faire un état des lieux des projets en cours et lancer un débat sur les enjeux et les modalités de l'urbanisme contemporain. Il s'agit également d'élargir ces enjeux et la culture de l'urbanisme aux différents acteurs de l'aménagement, aux services concernés, aux communes et au monde politique. Dans le contexte genevois, le défi de construire une ville durable, solidaire, attractive et de qualité est de taille, car la culture et la pratique du projet urbain sont pratiquement absentes de nombreux processus en cours. Au terme d'une législature qui a vu avec enthousiasme l'émergence de la notion de projet de l'agglomération, la Commission d'urbanisme a aussi constaté l'accentuation de certaines carences et elle souhaite proposer des solutions concrètes. Le compte rendu permet aussi de dégager des thématiques en approfondissant la réflexion en matière d'aménagement du territoire. Dans un cadre privé comme dans un cadre public, il y a nécessité de forger en permanence les éléments d'une doctrine professionnelle partagée par le plus grand nombre, qui fasse référence pour privilégier le débat, lui donner un cadre et en expliciter les arguments. Ce document a une valeur de témoignage des préoccupations urbanistiques traversant une époque et il illustre l'évolution de la discipline en relation avec un territoire spécifique. Le compte rendu ne devrait pas rester « confidentiel », mais au contraire servir de support et contribuer aux débats qui alimenteront une culture commune de la ville.

Compétences composition et activités de la Commission pendant la législature

« La Commission donne son avis au DCTI et lui présente des suggestions sur tous les problèmes généraux que pose l'aménagement du canton et plus particulièrement sur les projets de modifications de zones, de plans directeurs, de plans localisés de quartier et sur les projets routiers d'une certaine importance » (LCUA, loi sur les commissions d'urbanisme et d'architecture, 1961). Elle émet des préavis conformément à la législation en vigueur (principalement la LaLAT : PDCom, PDQ, MZ, projets concernant la zone de verdure et de délassement; la LGZD : PLQ ; la LGZDI : PDZI ; la LCI : DR, règlements spéciaux de quartiers, certaines dérogations de gabarits. Si cette commission consultative concentre son travail dans le champ de l'urbanisme, elle fonctionne en complémentarité avec deux autres commissions – la Commission d'architecture et la Commission des monuments et des sites –. Pour certaines requêtes, les compétences spécifiques de chaque commission sont requises et elles établissent soit leur propre préavis, soit, exceptionnelement, un préavis commun.

Le présent rapport a fait l'objet d'un mandat du Département du territoire à Mme B. Manzoni et M. A. Léveillé, qui ont été chargés, au nom de la Commission d'urbanisme, de sa rédaction, de sa coordination générale et de sa mise en œuvre. Ses chapitres ont été discutés lors de séances collectives avec tous les membres de la CU, à savoir Mmes C. Delarue, B. Manzoni, M.-P. Mayor et R. Obergfell et MM. P. Bonnet, A. Carlier, P. Chappuis, B. Dunning, G. Grosjean, J. Lateo, A. Léveillé, C. Pictet, P. Pillet, F. de Planta, S. Serafin et M. Weil. Ils témoignent d'un moment du débat urbanistique entre ces experts.

MM. L. Cornut, R. Grecuccio, P. Daucourt, R. Grecuccio à nouveau puis X. de Rivaz depuis juin 2009, respectivement chefs de service et directeurs, ont représenté la DGAT au sein de la Commission et supervisé ses travaux. Mme I. Toumi a assuré son secrétariat, ainsi que les relectures et les recherches documentaires de ce rapport de législature. Mme M.-C. Rey Gubler a assuré la recherche iconographique et les relectures.

La CU tient à remercier M. Robert Cramer, conseiller d'Etat en charge du département, pour la confiance qu'il lui a témoignée.

Les auteurs

Structurer l’agglomération transfrontalière

Changement de paradigme

Le schéma de l’agglomération

Un plan paysage qui interprète le territoire

Une stratégie de mobilité qui distribue et génère l’urbanité

Une stratégie d’aménagement qui valorise la spécificité des lieux

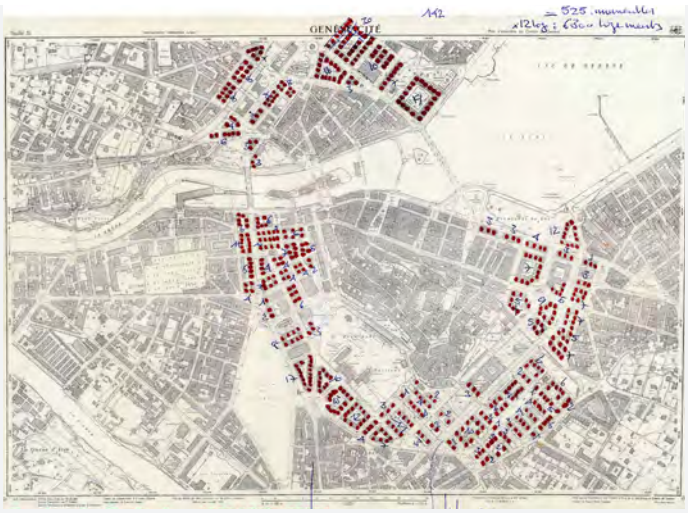
01

Depuis janvier 2005, la démarche du projet d'agglomération franco-valdo-genevois est lancée. Les premières réflexions issues de cette initiative se basent sur un postulat quant à la nature du développement territorial et à la place donnée au paysage et aux infrastructures de transports collectifs, pour assurer le lien entre les différentes échelles de l'agglomération. Les financements octroyés par la Confédération pour la création d'infrastructures procurent de nouvelles opportunités de développement. Selon l'urbaniste François Ascher, il faut sortir d'une représentation de la ville fondée sur un modèle radioconcentrique simple et, plus généralement, d'un système sociopolitique ville centre-périphérie. L'agglomération possède une structure métapolitaine et multipolaire.

Changement de paradigme

Avec la mise sur pied du projet d'agglomération franco-valdo-genevoise et son schéma d'agglomération, développés à partir de 2005 et adoptés le 5 décembre 2007, la question de la planification urbanistique de Genève change d'échelle, de rythme et de paradigme. Ainsi, à l'horizon 2030, la population de l'agglomération est projetée à près d'un million d'habitants dont la moitié sur le canton de Genève, pour un territoire d'une superficie de 2000 km^2, …8 fois celle du canton. Au-delà des quantités et des dimensions, en proposant une croissance de 200'000 habitants et la création de 100'000 emplois, la réorganisation de la distribution du territoire fondée sur un réseau de transports publics et la reconfiguration du tissu territorial du bassin genevois, l'enjeu et l'ambition de ce projet annoncent une période de développement qui peut être comparée aux grands moments de l'urbanisme genevois.

1855, Plan général d'agrandissement de la ville de Genève, L. Blotnitzki, (Fonds CRR).



Quartier des fortifications 1850-1900 : 6'500 logements (Fonds CRR).

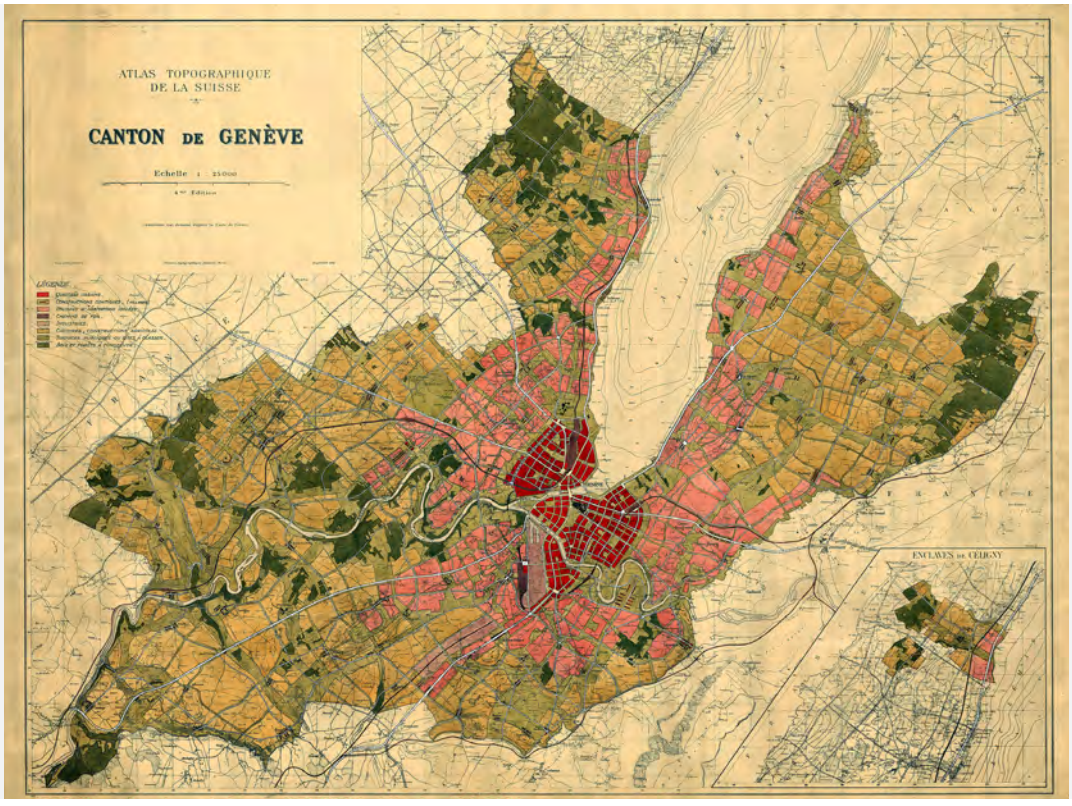
- 1855 : plan général d'agrandissement de la ville de Genève, L. Blotninski, qui triple la superficie de la ville sur les terrains des fortifications avec ses 6500 logements, ses écoles, ses églises, ses équipements collectifs, son système d'espaces publics.

- 1936 : plan directeur régional, Service d'urbanisme du Département des travaux publics (DTP) (A. Bodmer, M. Braillard) qui reconfigure la totalité de la ville et du territoire pour 350'000 habitants (120'000 logements), avec un subtil maillage public qui agence et ordonne l'ensemble du territoire cantonal.

- 1966 : premier plan directeur cantonal, Commission d'urbanisme et du Département de travaux publics qui projette à l'horizon 2015 (!) une population cantonale de 800'000 habitants et nécessite la construction de 166'000 logements, dont 23'000 seront construits entre 1956 et 1974.

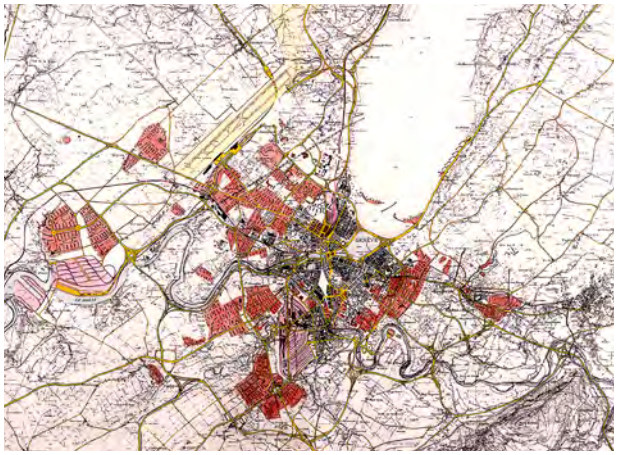
- 1967 : schéma directeur d'aménagement du Genevois français. Il est intéressant de noter qu'au moment du « plan alvéolaire », le Ministère français de l'équipement propose un projet qui prévoit un développement de 200'000 habitants supplémentaires en l'an 2000.

Le plan directeur cantonal de 2001 marque une rupture après une longue parenthèse « antiurbaine » et son corrolaire (1975-2001), la dispersion pavillonnaire. Il renoue avec le développement en proposant des extensions urbaines, une « densification différenciée » de la périphérie, des « voies urbaines structurantes », des « périmètres d'aménagement coordonnés » (PAC) et des « périmètres d'aménagement coordonnés transfrontaliers » (PACT). Parallèlement au développement des études de base pour l'élaboration du plan directeur cantonal, le Comité régional franco-genevois (CRFG) publie en 1993, « Le livre blanc franco-genevois de l'aménagement du territoire » qui concrétise la volonté commune de planifier les activités économiques et humaines de part et d'autre de la frontière. C'est le début d'un processus de collaboration qui aboutira, en 2007, à l'adoption du projet d'agglomération franco-valdo-genevois.



1936, Plan des zones, Plan directeur régional (DTP, M. Braillard) : 360'000 habitants, 120'000 logements (Fonds CRR).

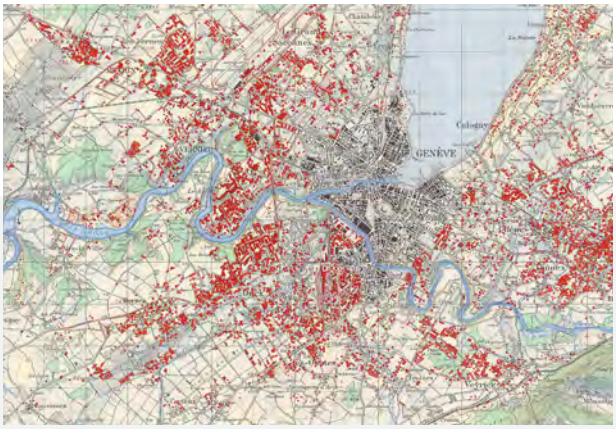
01



1956, Projets d'aménagement (DTP, A. Marais): 50'000 logements (Fonds CRR).

1961, Projet d'aménagement région urbaine (DTP, A. Marais): 37'000 logements (Fonds CRR).

1966, Plan directeur «alvéolaire» (DTP, Commission d'urbanisme): 800'000 habitants, 266'000 logements («Genève premier compte rendu-rendu de la Commission d'urbanisme 1962-1965»).



1956-1974: 23'000 logements (Fonds CRR).

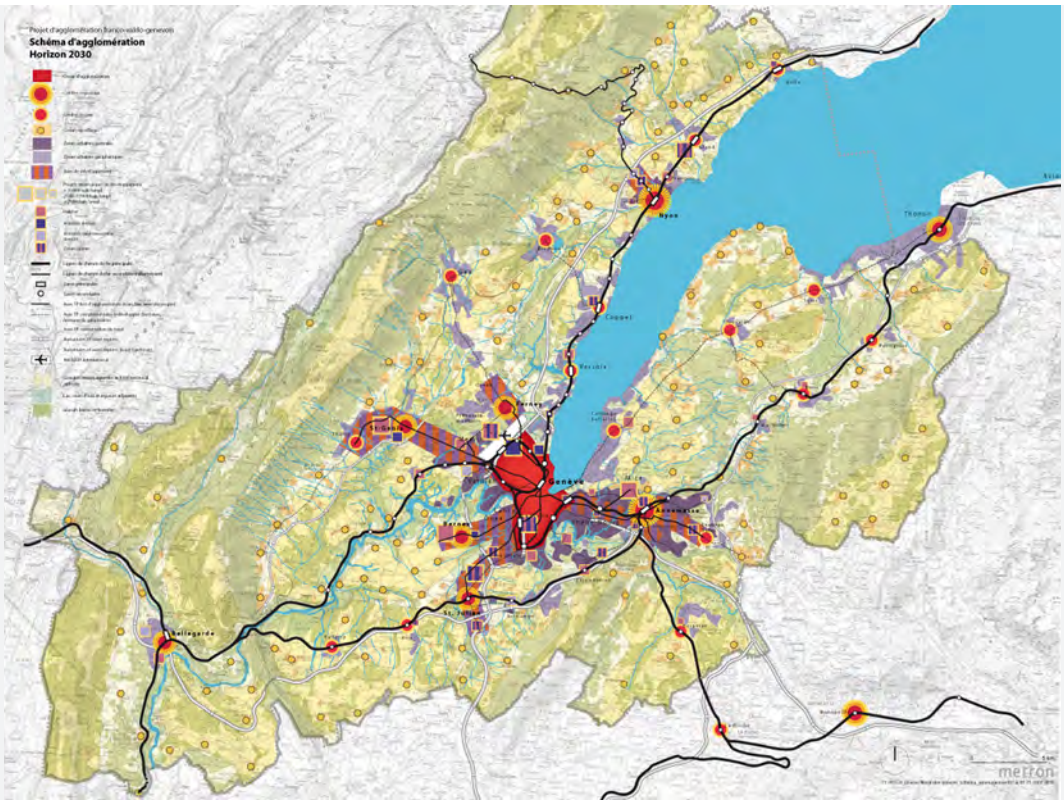
1967, Schéma directeur d'aménagement du Genevois français: 200'000 habitants, 70'000 logements (Fonds CRR).

Le schéma de l'agglomération

Le schéma de l'agglomération poursuit et réaffirme les conceptions du plan directeur cantonal de 2001, en s'opposant à la dispersion de l'habitat sur le territoire, au développement non maîtrisé de la croissance urbaine sur les parties françaises, nyonnaises et genevoises de la région, ainsi qu'à l'irrationalité qui en découle, son coût social, économique, culturel et environnemental. Ainsi, le schéma énonce les « objectifs partagés » suivants :

- Organiser une agglomération multipolaire performante : rééquilibrer l'accueil des habitants et des emplois (objectifs : 50% des nouveaux habitants accueillis dans le canton de Genève, plus d'emplois en France et dans le district de Nyon, etc.). Selon les projections estimées pour 2030 : + 200'000 habitants et environ + 100'000 emplois.
- Assurer la mise en place d'un développement économique plus équitable entre les partenaires franco-valdo-genevois.
- Préserver et valoriser les espaces naturels et paysagers ; intégrer l'espace agricole comme élément structurant du territoire et composante du paysage.
- Développer et mettre en œuvre un outil de planification de l'habitat transfrontalier ; promouvoir la qualité urbaine, architecturale et énergétique du logement.
- Valoriser les paysages urbains, préserver le patrimoine ; maintenir et favoriser la qualité des espaces publics urbains.
- Viser un fort report modal, en favorisant les transports publics et les mobilités douces.
- Améliorer la coordination des planifications entre les partenaires.
- Économiser les moyens et les ressources.

« Ces objectifs partagés se concrétisent par la vision d'une agglomération transfrontalière multipolaire et compacte qui s'inscrit dans une perspective de développement durable. » (Cahier annexe n°3, p.7). Le schéma de l'agglomération amorce la concrétisation de cette vision par un **plan paysage** pour « préserver et mettre en valeur le paysage et l'agriculture », une **stratégie de mobilité** qui vise un « fort report modal », grâce au développement d'un « réseau de transport public performant » et un **concept d'urbanisation** fondé sur un rééquilibrage transfrontalier de l'habitat, de l'activité économique et de l'équipement commercial, social et culturel.

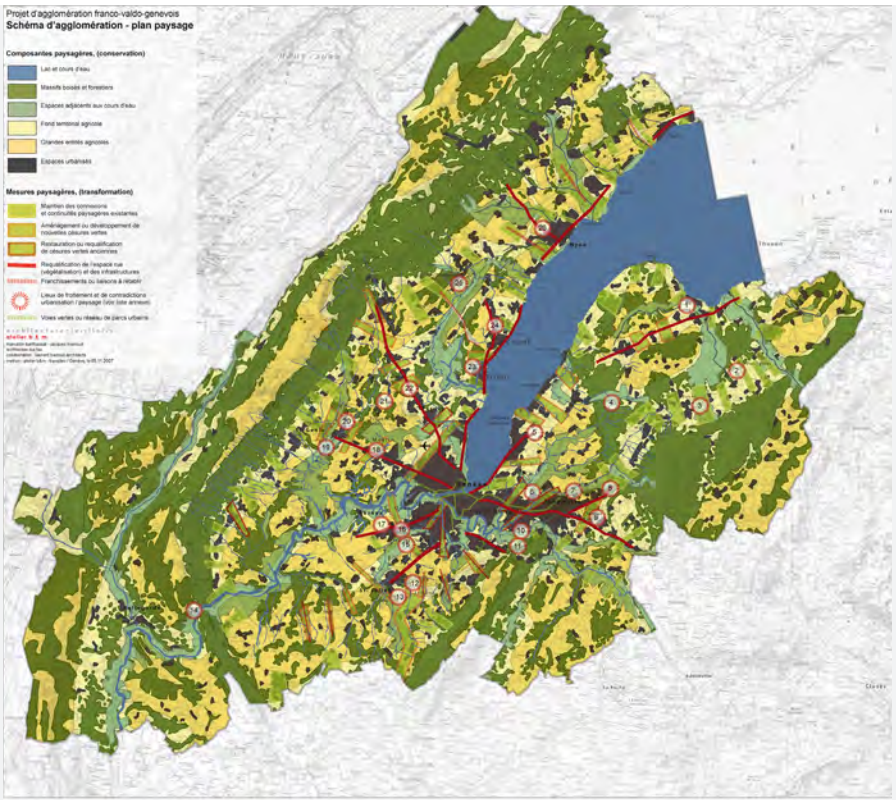


2007, Schéma de l'agglomération, horizon 2030: 200000 habitants et 100000 emplois
(Cahier annexe n°3, p.16).

Un plan paysage qui interprète et structure le territoire

A l'image de la « maille verte » et des « surfaces publiques et des sites à classer » du plan directeur régional 1936 du DTP de Maurice Braillard, le plan paysage interprète la morphologie du territoire et met en place une charpente paysagère qui intègre les espaces ouverts naturels, ruraux et urbains. Il est intéressant de relever que dans l'élaboration des principes qui structurent la trame territoriale, la composante orographique (le relief) qui définit l'orientation sud-ouest nord-est (entre Jura et Salève) du bassin genevois a une grande importance comme l'avait déjà relevé Braillard.

Le plan paysage met en évidence les catégories constitutives de la charpente paysagère (relief, hydrographie, végétation, agriculture), ainsi que les objectifs d'aménagement et d'environnement, d'urbanisation et de distribution du schéma de l'agglomération. Il articule deux classifications principales : les composantes territoriales existantes et les situations nécessitant des projets d'aménagement. « Le plan met au centre l'une des questions de fond sur la recherche d'un développement équilibré entre projet d'aménagement urbain et projet d'environnement. Le maintien des espaces ouverts et la construction d'une urbanité par le paysage » (maille verte) devrait permettre de maîtriser qualitativement la question du développement urbain, de la densification et de l'établissement des infrastructures (Cahier annexe n°3 p.68). Le plan paysage comprend également des principes de conservation des « composantes paysagères » (gestion, sauvegarde, protection) et des « mesures paysagères » qui proposent des transformations et des aménagements d'espaces ouverts dans les tissus territoriaux et un développement de l'espace public collectif dans les tissus urbains (boulevards, rues, places, voie verte, ouvertures, perspectives, vues).



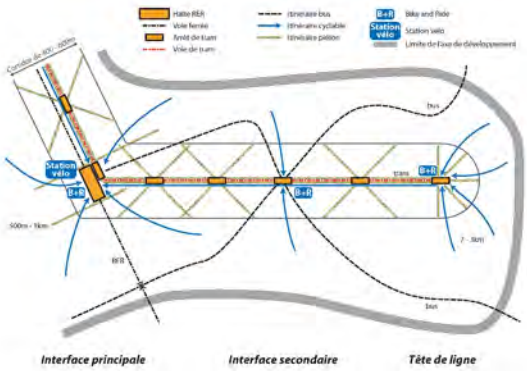
1936, Plan directeur régional, maille des « surfaces publiques et sites à classer » (DTP, M. Braillard, Fonds CRR).

2007, Schéma d'agglomération, Charpente paysagère et principe du maillage vert (Cahier annexe n°3, p.71).

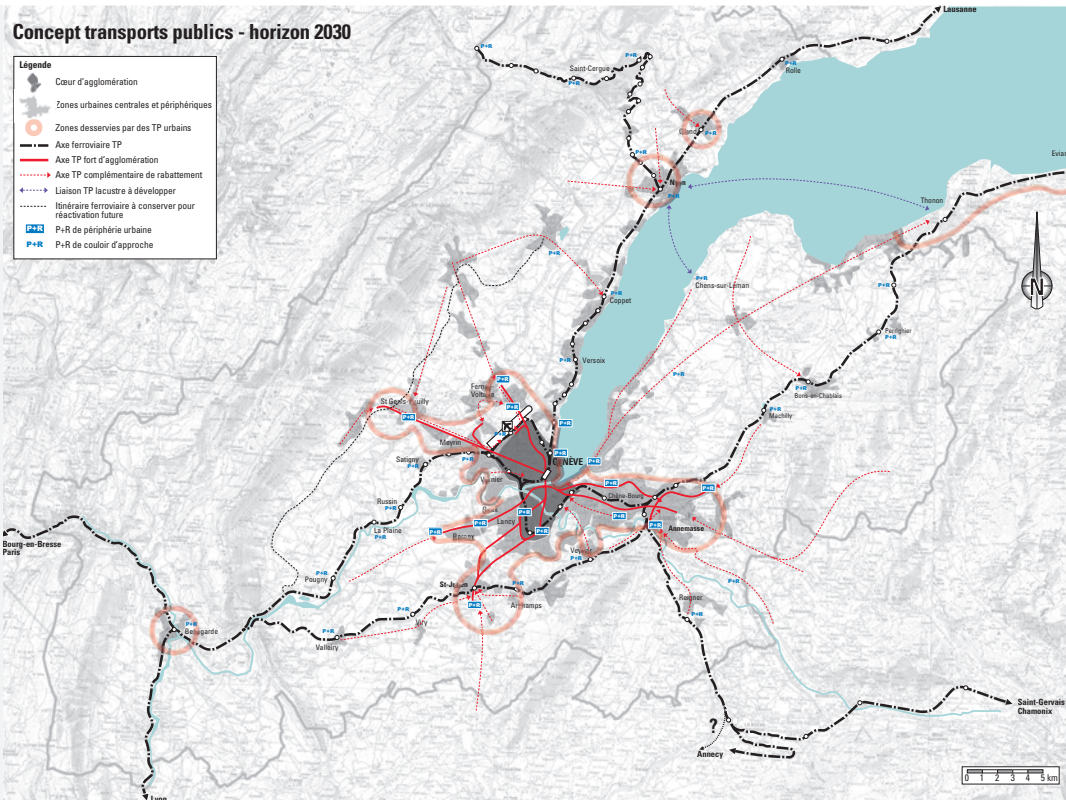
Une stratégie de mobilité qui distribue et génère l'urbanité

Elément fondateur de l'urbanisation, la question de l'accessibilité, et principalement des transports collectifs, est au centre du schéma de l'agglomération. « La stratégie de développement de l'agglomération se base sur un développement territorial structuré par le niveau d'accessibilité des transports publics. Sur cette structure de base, l'agencement des zones d'urbanisation, leur affectation et leur densité visent à minimiser les déplacements motorisés, autrement dit, favoriser au maximum les déplacements à pied et à vélo. Le niveau d'accessibilité par les transports publics doit permettre le fonctionnement de l'agglomération depuis l'échelle internationale et métropolitaine jusqu'à l'échelle globale du quartier » (Cahier annexe n°3 p.36). Pour l'ensemble de l'agglomération franco-valdo-genevoise, l'accessibilité en transport public (TP) s'organise sur cinq niveaux interconnectés :

- les liaisons métropolitaines,
- les dessertes ferroviaires expresses régionales,
- les axes forts d'agglomération,
- les dessertes urbaines des zones denses,
- les offres intermodales complémentaires au système de base.



2007, Interfaces et concept pour les axes de développement (Cahier annexe n°3, p.58).



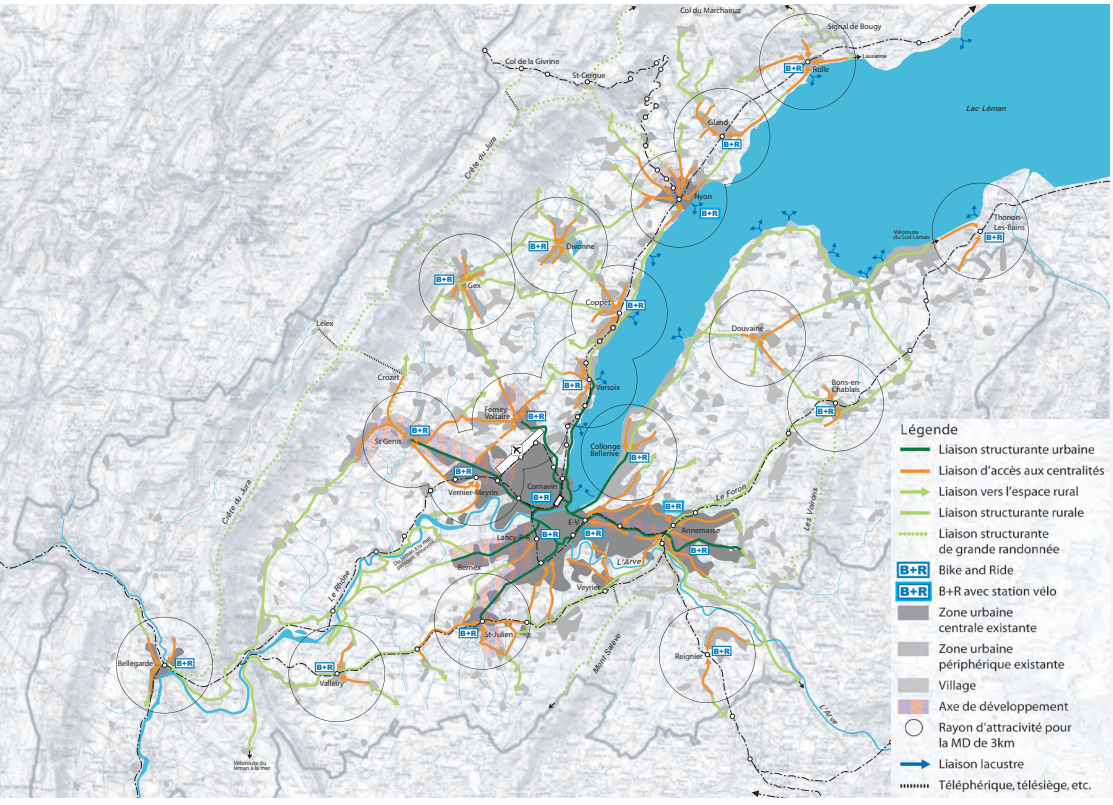
2007, Concept transport publics horizon 2030 (Cahier annexe n°3, p.47).

Réseau express régional

Grâce à la réalisation du CEVA, le réseau express régional (RER) « permet d'établir des liaisons diamétrales par rapport à l'agglomération et donc d'offrir des relations directes et rapides. Elles sont ainsi à même d'être concurrentielles par rapport aux transports individuels motorisés, même sur de longues distances, pour relier la majorité des centres régionaux et les différents quartiers du cœur d'agglomération, qu'ils soient en rive droite ou en rive gauche du Rhône. Ce réseau diamétral est complété par une ligne de rabattement sur le centre régional de Nyon depuis La Cure et Saint-Cergue et une ligne tangentielle reliant Bellegarde, Saint-Julien et Annemasse, dite ligne du Salève. Cette dernière desserte permet de valoriser l'infrastructure ferroviaire existante, d'offrir des relations directes et rapides entre trois centres régionaux et de compléter le réseau de manière cohérente, autant en ce qui concerne les liaisons métropolitaines qu'express régionales. Mais, au-delà des vertus des liaisons diamétrales - comme l'ont montré les hypothèses projectuelles des PACA - c'est peut-être dans l'exploration du potentiel de la « ligne tangentielle » Bellegarde-Saint-Julien-Annemasse-Thonon-Evian, ainsi que dans le développement de nouveaux segments de réseau comme « Aéroport-Versoix-Nyon » ou « Bellegarde-La Plaine-Satigny-ZIMEYSA-Aéroport », ou dans l'extension « Aéroport-Ferney-St-Genis-Gex-Nyon », que se constituerait un véritable réseau RER, qui servirait et distribuerait vraiment une agglomération multipolaire transfrontalière.

Axes forts d'agglomération

« Situés sur les pénétrantes principales et qui vont supporter d'importants développements urbanistiques, les axes forts d'agglomération offrent des liaisons rapides et fréquentes entre le cœur de l'agglomération et les centres régionaux proches de celui-ci. Ceux-ci restent complémentaires aux axes forts existants, sur lesquels le niveau de service doit être maintenu ou amélioré par des interventions ponctuelles visant notamment à garantir une vitesse commerciale et une régularité suffisante des services, similaires à celles des axes de développement du projet d'agglomération ». Complétant les axes forts, les réseaux urbains de transports publics « desservent finement les zones urbaines denses de l'agglomération, avec des services ramifiés et maillés de lignes principales (radiales, diamétrales et tangentielles) formant un réseau de base à haut niveau de service (cadences et vitesses commerciales élevées) ».



page gauche:
2007, Concept mobilité douce horizon 2030
(Cahier annexe n°3, p.57).

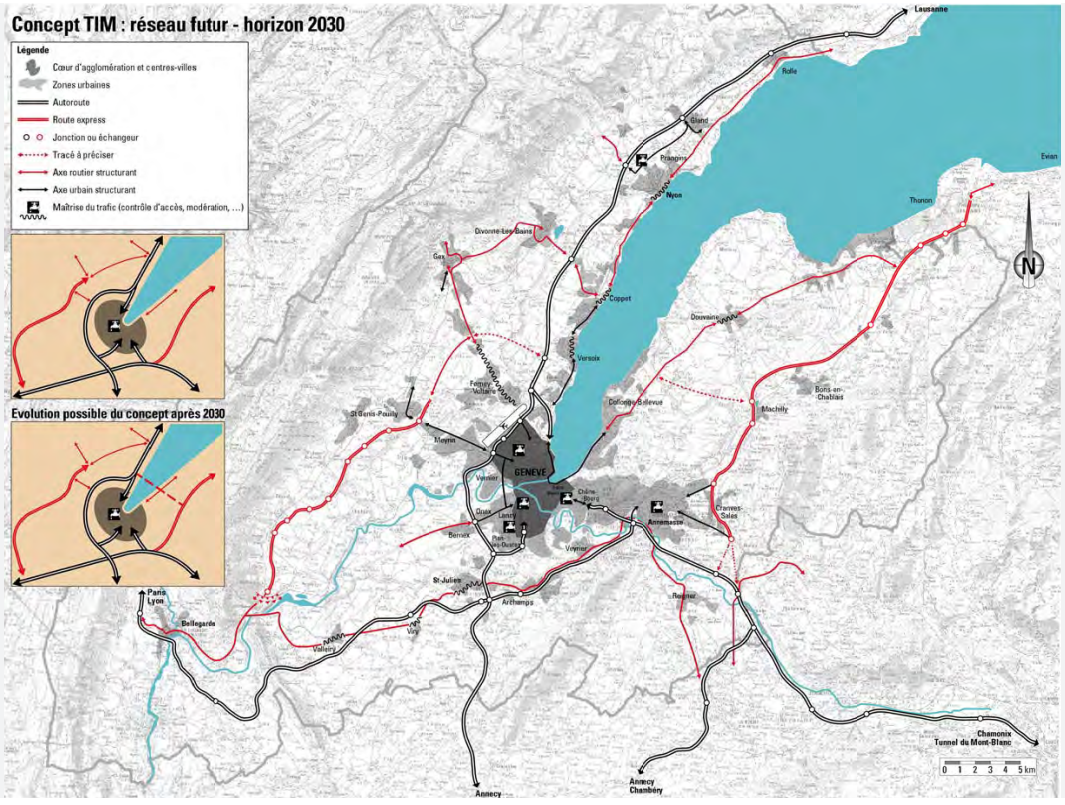
page droite:
2007, Concept TIM – réseau futur - horizon 2030
(Cahier annexe n°3, p.53).

Intermodalité et urbanité

Ainsi le RER, les axes forts d'agglomération et la desserte des réseaux urbains doivent s'interconnecter pour former un système de rabattement d'un niveau de transport à l'autre ou d'un mode de transport à l'autre. Le développement de l'intermodalité avec le rabattement des transports en voiture sur des axes forts de transport public à l'entrée des agglomérations constitue une solution adaptée aux besoins individuels, aux possibilités techniques et financières ainsi qu'aux enjeux environnementaux. Les innovations comme l'autopartage et les vélos en libre service (Bike and Ride) sont des alternatives à la voiture individuelle et aux transports publics pour certains parcours. Les lieux de rabattements ou interfaces constituent non seulement des carrefours de distribution, mais aussi des singularités dans le tissu urbain par la création de nouvelles centralités (mixité des programmes). En plus de conférer de la compacité, le système de transport public contribue à la qualification de l'espace public collectif (civilité, socialité, qualité, urbanité) et à la vie urbaine. Ce sont des nouvelles typologies comme celles des lieux de rencontre complexes entre des fonctions co-présentes de manière innatendue, les nœuds d'infrastructures, les lieux de connexion et de relation entre de nouvelles activités dispersées sur le territoire (voir ci-après ch. 2 : Les gares moteur de renouvellement urbain multipolaire).

Favoriser les relations entre les pôles et tangentielles

En initiant le projet de l'agglomération, les autorités politiques témoignent d'une vision transversale de l'urbanisation et des transports. Toutefois, la conception en faisceau du projet de l'agglomération néglige les réseaux qui sortent de la logique radiale et en particulier les services de transports régionaux ferrés situés en dehors des PACA. De plus, le principe de l'organisation multipolaire n'est pas vraiment réalisé par la mise en place des seuls axes forts d'agglomération, toujours radiaux. Ainsi, un centre régional comme Bernex se situe en bout de ligne du réseau tram, et nécessiterait de s'appuyer sur un système complémentaire transversal « St-Julien-Bernex-Satigny-Aéroport ». C'est en mettant en place des liaisons tangentielles et transversales entre les pôles, qu'il sera possible de rééquilibrer la structure radiale actuelle pour éviter qu'on assiste, à terme, à la saturation des couloirs et à l'effondrement du système au centre-ville. Enfin, le projet stratégique envisagé dans le secteur de Collonge-Bellerive (10'000 habitants supplémentaires), repose sur la mise en place d'un tram sur un tracé longeant le lac et les coteaux résidentiels de Cologny (principe figurant déjà dans le PDCn 2001). Or, le tramway se justifie à partir de densités de l'ordre de 10'000 habitants et emplois par km de ligne. Si une telle densité peut se réaliser à Vésenaz, voire à La Pallanterie, les 4 km qui séparent Vésenaz des Eaux-Vives ne possèdent pas ce potentiel.



Une stratégie d'aménagement qui valorise la spécificité des lieux

Quand tout se met à circuler et à changer, les points fixes deviennent essentiels. Pour que le système globalisé discontinu et mobile puisse fonctionner, il doit se confronter à d'autres identités que les siennes, celles des lieux dans leurs spécificités (Gregotti).

Dans les années 30, le « plan Braillard » (1936) actualisait les principes urbanistiques diffusés par l'ouvrage de Camille Martin et Hans Bernoulli « Städtebau in der Schweiz, Grund Lagen » (1929) qui témoignait de l'émergence d'un courant réformiste accompagnant une bonne partie du développement urbain du XX^{e} siècle. Ce dernier siècle terminé, ce plan est resté inachevé. Les codes et les normes de ce projet ont été brisés et la transgression a été abandonnée dans les deux dernières décennies du XX^{e} siècle. Comme le constate Cristina Bianchetti « Le rôle de l'urbaniste, médiateur social se fissure à ce moment-là et, avec lui, une forme de projet mû par le désir de changer l'espace avec les armes du savoir et de la critique (et la certitude de pouvoir le faire). Pas de sentiment nostalgique ou de perte cependant, il s'agit de questionner cette discontinuité pour mieux comprendre notre présent, d'établir une ligne de raisonnement axée sur la défense de valeurs sociales et du projet culturel contemporain dans l'affirmation plutôt que l'opposition. Il devient impératif d'avoir une vision laïque et pragmatique, un sens critique, appuyé par la prise de conscience que notre activité devient universelle : ce n'est plus l'affaire de telle ou telle école, de tel groupe ou de tel lieu. La réponse est dans un art du faire, qui intègre également la critique de nos pratiques. » (Bianchetti p.73).

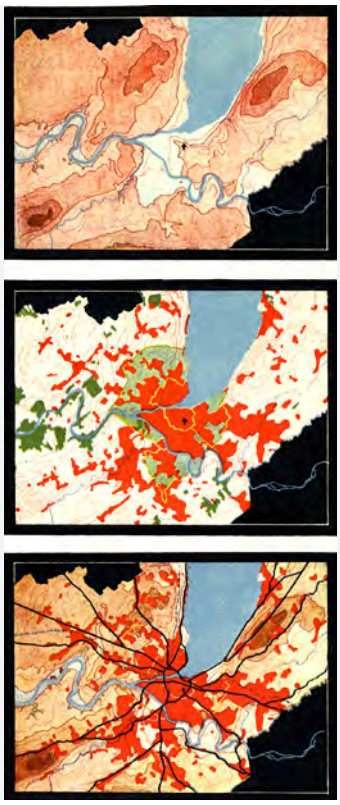
Si la Commission regrette sa faible implication dans le projet d'agglomération (par le biais de délégués mais pas de consultation formelle des différentes étapes), elle relève aussi trois fonctions des études menées dans ce cadre.

« Donner à voir » en ouvrant l'éventail des problèmes, des solutions, des scénarios.

« Mettre en perspective » en réinsérant les projets dans leur contexte territorial et politique, en considérant les interventions sectorielles dans la globalité du développement durable.

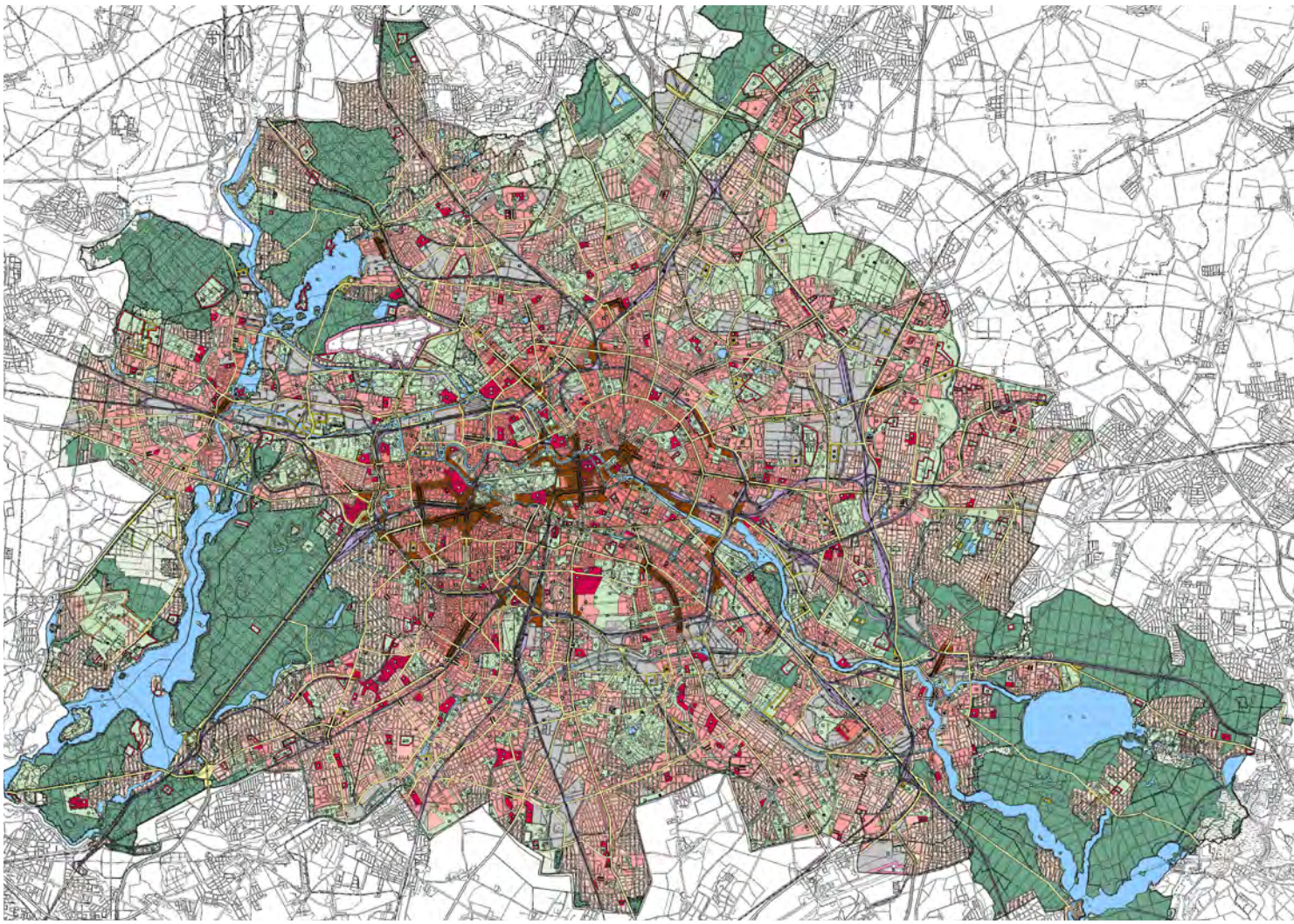
« Prendre la mesure » en objectivant des ordres de grandeur et en comparant des solutions, des faisabilités et des efficacités.

Face à l'ampleur et à la complexité de ces questions, la Commission tient à souligner l'actualité de la conception



Mise en évidence du site et de la structure de distribution et d'urbanisation de Genève, Martin, C., Bernoulli, H., « Städtebau in der Schweiz, Grund Lagen », Fretz et Wasmuth Verlag Zurich, p.19, 1929.

page droite:
Berlin une métropole polycentrique et verte. Flächennutzungsplan, Plan de Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, janvier 2004.



Bauflächen

- Wohnbaufläche, W1 (GFZ über 1,5)
- Wohnbaufläche, W2 (GFZ bis 1,5)
- Wohnbaufläche, W3 (GFZ bis 0,8)
- Wohnbaufläche, W4 (GFZ bis 0,4)
- Sonderbaufläche Hauptstadtfunktionen (H)
- Sonderbaufläche mit gewerblichem Charakter
- Gemischte Baufläche, M1
- Gemischte Baufläche, M2
- Gewerbliche Baufläche
- Einzelhandelskonzentration
- Sonderbaufläche
- Sonderbaufläche mit hohem Grünanteil

Ver- und Entsorgungsanlagen

- Fläche mit gewerblichem Charakter / Fläche mit Mischnutzungscharakter
- Fläche mit hohem Grünanteil/ Fläche mit landwirtschaftlicher Nutzung
- W Wasser
- E Energie
- A Abfall, Abwasser
- B Betriebshof (Bahn und Bus)

Freiflächen, Wasserflächen

- Grünfläche
- Parkanlage
- Friedhof
- Kleingarten
- Wald
- Wasserfläche
- Feld, Flur und Wiese
- Sport
- Wassersport
- Camping
- Landwirtschaftsfläche

Gemeinbedarfsflächen

- Gemeinbedarfsfläche / Gemeinbedarfsfläche mit hohem Grünanteil
- Hochschule und Forschung
- Schule
- Krankenhaus
- Sport
- Kultur
- Verwaltung
- Post
- Sicherheit und Ordnung

Verkehr

- Autobahn mit Anschlußstelle
- Übergeordnete Hauptverkehrsstraße
- Trassenfreihaltung
- Tunnellage
- Flughafen
- Bahnfläche
- U-, S-, R-Bahn; Bahnhof ober-/ unterirdisch
- Fernbahnhof (ICE/ IC/ fR) ober-/ unterirdisch
- Kleinbahn

Nutzungsbeschränkungen zum Schutz der Umwelt (Darstellungen, nachrichtliche Übernahmen, Vermerke und Kennzeichnungen)

- Landschaftliche Prägung von Wohnbauflächen
- Vorranggebiet für Luftreinhaltung
- Fluglärmschutz-/ Planungszone Siedlungsbeschränkung
- Schadstoffbelastete Böden
- K Weltkulturerbe
- W Wasserschutzgebiet
- F L N FFH- */ Landschaftsschutz-/ Naturschutzgebiet

* Flora-Fauna-Habitat einschl. Vogelschutz

«compacte multipolaire et verte» qui semble faire consensus dans différents contextes (cf. Berlin) et qui permet d'explorer les dynamiques des différentes composantes systémiques. Elle relève que la conception d'une agglomération «compacte, multipolaire et verte» développée par le Schéma d'agglomération, rompt avec le mode de développement diffus et indifférencié observé ces dernières décennies et affirme la nécessité de réguler par le dessin l'expansion ou le renouvellement urbain :

Une agglomération verte, qui préserve ses paysages et en crée de nouveaux, qui maintient une agriculture dynamique dans une équation de «proximité urbaine» et qui protège les milieux naturels en les inscrivant dans une large charpente paysagère.

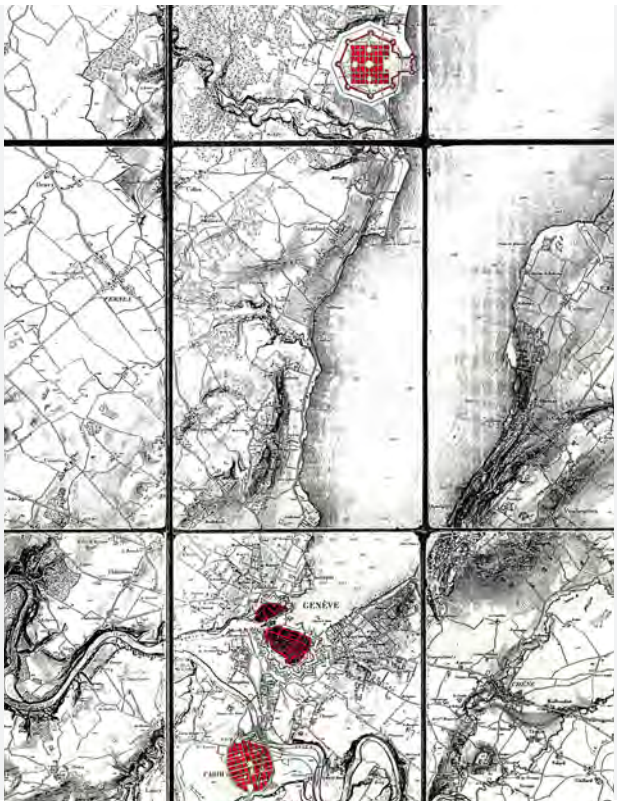
Une agglomération compacte, où l'accroissement des habitants et des emplois s'inscrit dans le territoire sous la forme de tissus urbains, denses, fonctionnellement mixtes, desservis par des transports publics, avec des équipements commerciaux, sociaux et culturels. Se plaçant ainsi, de façon déterminée, contre le développement de la dispersion pavillonnaire.

Une agglomération multipolaire, qui propose un rééquilibrage de la répartition de l'habitat et de l'emploi en valorisant les atouts de toutes les parties potentiellement urbaines du territoire. Rompant avec une vision radioconcentrique de l'organisation du territoire elle se constitue de nouvelles polarités urbaines, relativement autonomes avec un grand nombre de services, en renforçant les centres existants, en les agrégeant, ou en en développant de nouveaux. En proposant une meilleure répartition des équipements et des activités économiques dans les pôles de l'agglomération, l'équilibre des «poids spécifiques» des parties du territoire franco-valdo-genevois en sera bénéficiaire.

Créer de véritables centres urbains

L'urbaniste Vittorio Gregotti relève sur ce dernier aspect que la réalisation d'une structure métapolitaine et multipolaire repose sur la création de véritables «centres historiques pour la périphérie» qui doivent souscrire aux sept conditions suivantes (Gregotti, pp.210-211) :

- une articulation suffisante des destinations d'usage et des services ainsi que la présence, en son sein, d'un service supérieur de valeur territoriale qui rende nécessaire l'échange avec les autres parties de la zone et de la ville ;
- un usage interne socialement différencié, par activités, pouvoir d'achat, mélange d'origine, d'âge et de condition ;

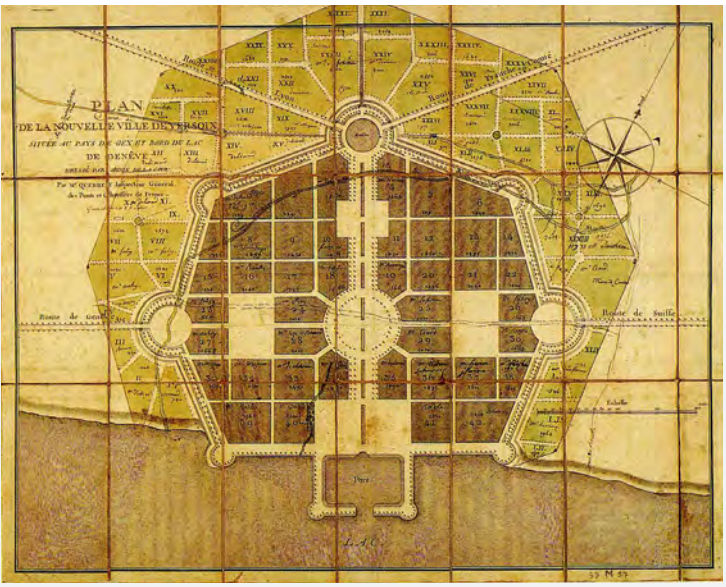


Territoire du genevois au XVIII^{e} siècle constitué de trois centres urbains distincts : Versoix-la-Ville pour le Royaume de France (Capellini 1772), Ville de Carouge pour le Royaume de Sardaigne (plan Garella 1772) et Genève pour la République de Genève, montage sur la carte Dufour, (sources CRR, 1990).

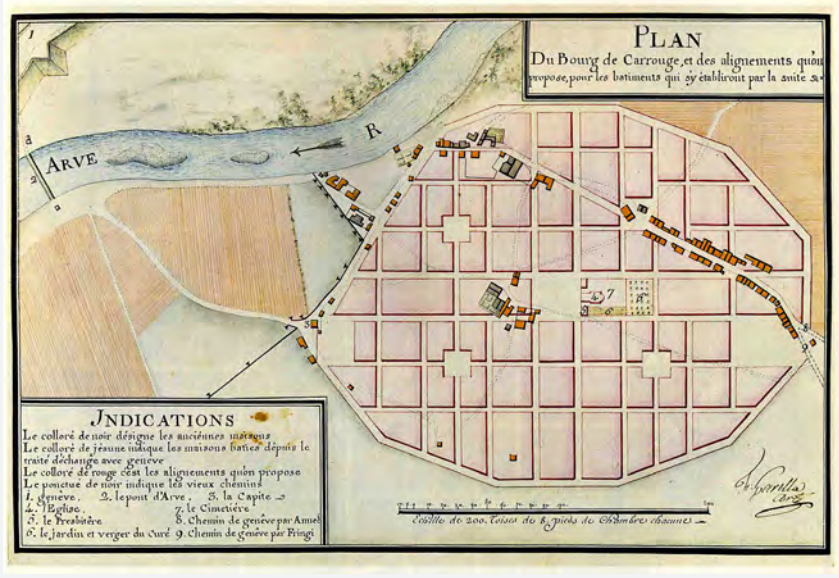
- une attention portée au dessin du sol et à la gestion des espaces ouverts collectifs : les rues, les places, les espaces verts, les chemins, etc. : l'espace des relations entre le bâti est autrement plus important que la qualité du bâti en lui-même ;
- un système de mobilité qui rende l'accès au système efficace et différencié, sans que des mouvements inappropriés viennent s'accumuler à l'intérieur ;
- un dessin urbain ordonné par un principe d'implantation précis, clairement lisible et suffisamment maillé, de manière à ce qu'il puisse constituer à la fois un système d'intérieurs urbains riche et lié, et un ensemble de parties différemment reliées entre elles ;
- une structure capable d'ordonnancer des parties et des espaces identifiables ou variés, et de faire en sorte qu'on les reconnaisse dans leur enchaînement, de manière à favoriser un système d'orientation simple et la possibilité de percevoir différents niveaux d'approfondissement ;
- de conférer un sens particulier à quelques grands services de valeurs territoriale, à travers leur localisation, à l'intérieur de la zone.

Bibliographie

CORBOZ, A., « L'invention de Carouge,1772-1792 », p.309. 1968.
DUBOSSON, F., « L'aventure de Versoix-la-Ville : un idéal inachevé », in A la recherche de la cité idéale, sous la direction de Lorette Coen, Editions institut Claude-Nicolas Ledoux Saline D'Arc et Senans, 2000.
COMITÉ RÉGIONAL FRANCO-GENEVOIS (CRFG), Livre blanc, 2003.
CRR/IAUG, DAEL, « 1896-2001 Projets d'urbanisme pour Genève », Editions Georg, 2003.
PROJET D'AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GENEVOIS, « Le Schéma d'agglomération et ses mesures. Cahier annexe n°3 », décembre 2007.
GREGOTTI, V., « Un centre historique pour la périphérie » in « Dix-sept lettres sur l'architecture », Editions Parenthèses, 2007, p.102.
ASCHER, F., « Les nouveaux compromis urbains, Lexique de la ville plurielle », Editions de l'Aube, 2008.
MASBOUNGHI, A., « La ville passante, David Mangin, Grand prix de l'urbanisme 2008 », Editions Parenthèses, Marseille, 2008.
BIANCHETTI, C., « La fin du XXe siècle », in Urbanisme mai-juin 2010, n° 372, pp.72-73.



Le plan Querret pour Versoix-la-Ville (1774), prévoyait la construction d'une ville commerciale entourée de jardins avec un port, des canaux, des promenades et des édifices publics (Dubosson, pp.78-9).



Le plan Garella pour le « Bourg de Carrouge » (1772), un plan de ville idéale qui tient compte de la frontière et du point d'arrivée de la route de Genève avec la douane (Corboz, p.121).

Les gares moteur de renouvellement urbain multipolaire

Prendre en compte l'évolution du territoire et des pratiques

Valorisation urbaine du réseau ferré et RER

Les gares du CEVA

La recomposition de la ville sur elle-même, le rôle des commerces et de la culture

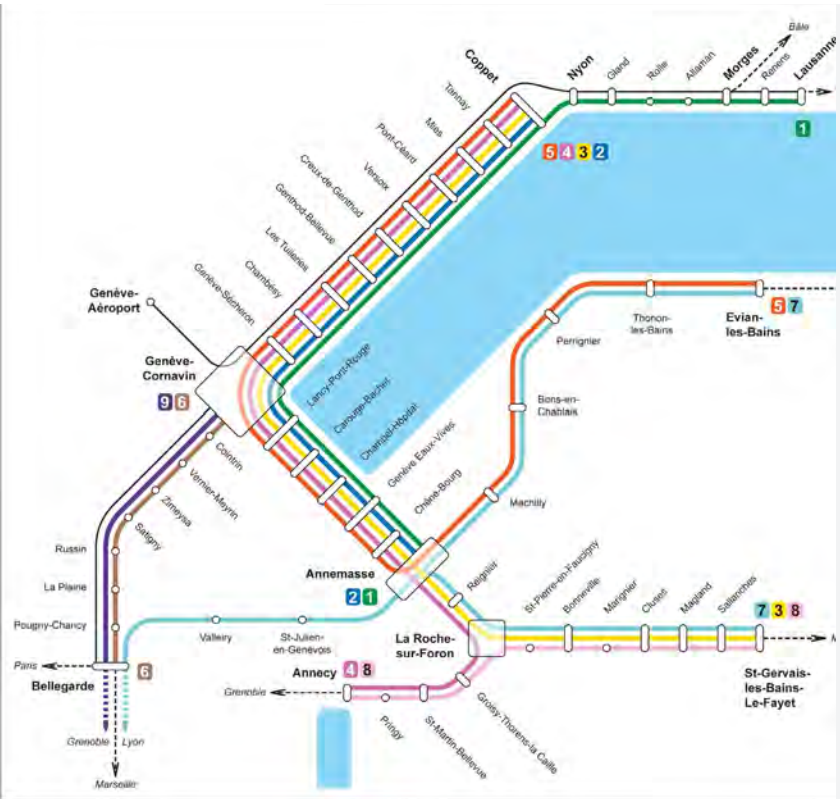
Ce qui a fondé les centres s'est en grande partie effacé, puisque les lieux les plus accessibles d'une agglomération ne sont plus le centre géométrique mais son contournement autoroutier et ferroviaire. Les gares du réseau ferroviaire constituent des opportunités de renouvellement urbain qui condensent les possibilités de rencontre et d'échange. La mutation du secteur industriel de Praille-Acacias-Vernets (PAV) à partir de ses deux gares – Pont-Rouge et Praille-Bachet – est, à ce titre, exemplaire du potentiel de renouvellement urbain du CEVA. De même, l'inscription du théâtre de la Nouvelle Comédie dans le quartier de la gare des Eaux-Vives illustre la dynamique et le potentiel d'urbanité d'un pôle d'échange multimodal. Ce chapitre renforce les arguments développés dans le précédent compte rendu de la Commission d'urbanisme, tout en faisant le point sur l'insertion urbaine des gares et leur potentiel en matière de renouvellement urbain.

Prendre en compte l'évolution du territoire et des pratiques

L'urbanisme, né en tant que science à l'époque du déploiement du chemin de fer, étudie la morphologie et la théorie des villes et des agglomérations mais aussi les circulations, les mouvements des biens, les mobilités résidentielles et les localisations d'activités (Dolowy).

Valoriser les lignes urbaines et interurbaines

Avec la congestion automobile croissante dans l'agglomération, la dynamisation de nouvelles formes de trafic ferroviaire urbain et interurbain permet de créer une offre de déplacements alternatifs à la voiture en réactivant un faisceau de liaisons vers les communes périurbaines en complément du réseau de tramway. Après la conquête des grandes lignes régionales, Intercity et TGV, le renouveau du chemin de fer passe par la valorisation de lignes de portée plus courte, inter-urbaine, par la mise en place d'un réseau express régional (RER ou TER) et de plateformes d'échanges multimodales (ou pôle d'échange). Les caractéristiques des utilisateurs actuels du TER montrent bien la nature de ces services et leur dynamique actuelle. 97% des utilisateurs résident dans des aires urbaines telles que l'Institut national de



RE / RER accéléré	1	Lausanne / Nyon - Coppet - Genève - Annemasse	2 par h
RER	2	Coppet - Genève - Annemasse	1 par h
RER	3	Coppet - Genève - St-Gervais	1 par 2 h
RER	4	Coppet - Genève - Annecy	1 par h
RER	5	Coppet - Genève - Evian	3 par 2 h
RER	6	Genève - La Plaine / Bellegarde	2 par h
TER	7	(Lyon) - Bellegarde - Annemasse - Evian / St-Gervais	1 par h
TER	8	Annecy - La Roche-sur-Foron - St-Gervais	1 par h
TER	9	Genève - Bellegarde - (Lyon / Grenoble - Valence)	2 par h

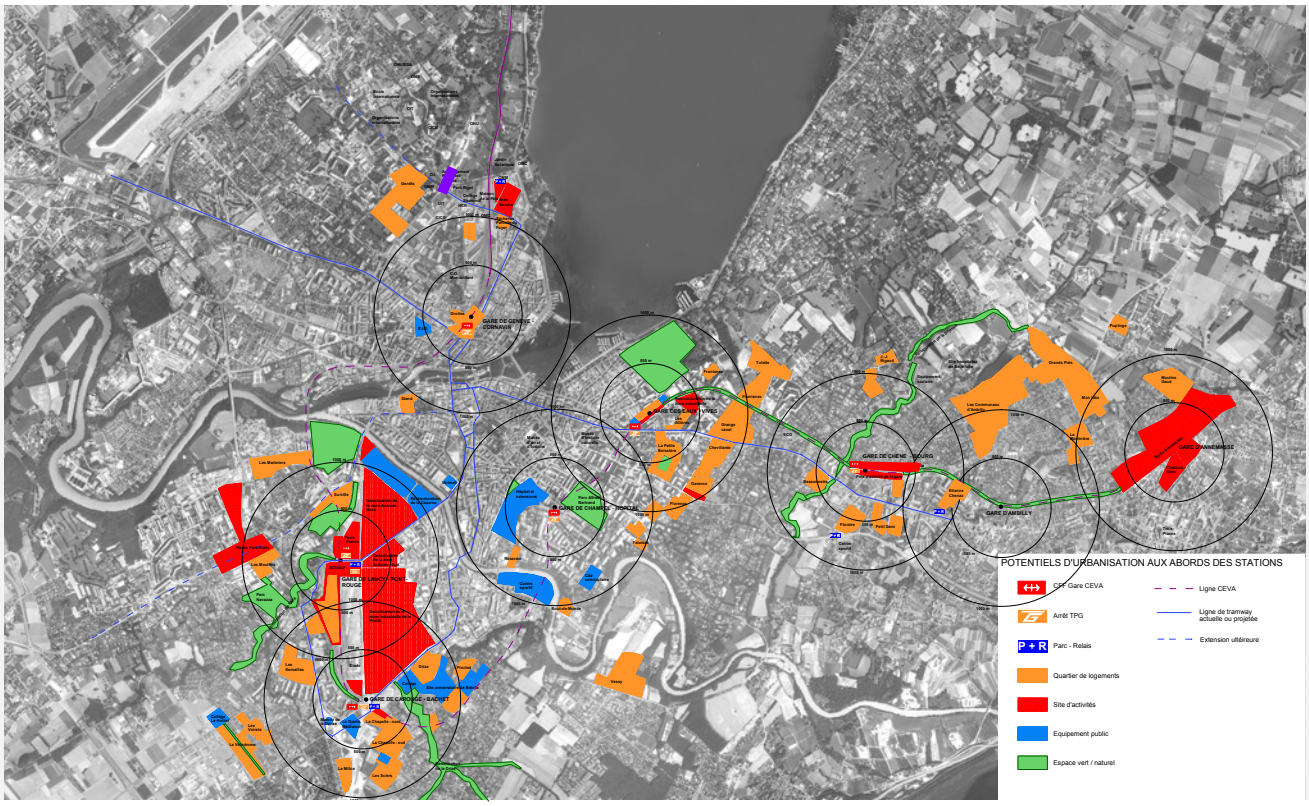
RER franco-valdo-genevois, plan du réseau - Horizon 2016, Projet, Etat de Genève, Canton de Vaud, 2009.

statistique et des études économiques français (INSEE) les définit, 70% utilisent le TER pour des déplacements de type quotidien, domicile-travail ou scolaire, 25% font des déplacements de type périurbain et 75% des déplacements intervilles, enfin 56% des utilisateurs ont moins de 26 ans. Loin de correspondre à un usage ancré dans le passé, les TER s'inscrivent dans les évolutions actuelles de la société et des modes de vie.

Identifier les potentiels de report modal et de renouvellement urbain

La diversification de l'offre de mobilité confère une nouvelle attractivité à des territoires considérés jusqu'ici comme périphériques. Dans un territoire exigu comme celui du canton de Genève, il s'agit en particulier de valoriser les potentiels de développement autour des gares du réseau RER, de favoriser leur accessibilité multimodale, leur lisibilité, et leur intégration dans l'environnement au profit de tous les usagers. Le renouvellement urbain suppose l'accroissement des densités dans les zones déjà urbanisées, la « ville compacte », le recyclage des terrains et l'exploitation des délaissés, en particulier autour des gares. La confirmation de la composante gare devient aussi l'opportunité de la valorisation d'espaces publics, de transit, de commerce, de loisirs, de travail, de restauration voire d'hébergement, le tout alimenté par la convergence multimodale. En créant des liens fonctionnels et visuels entre différents secteurs urbanisés ou centralités existantes, la gare se tourne vers la ville, se transforme en lieu de vie et bouleverse le rapport qu'elle entretenait avec son environnement. La précédente législature avait déjà examiné le Concept d'aménagement du CEVA (Metron 2003) qui posait les bases d'une réflexion fondatrice sur les gares comme espaces stratégiques. Cette démarche doit être étendue à l'ensemble des gares ou haltes de l'agglomération.

Identifications des potentiels aux abords des stations du CEVA, DGAT, 2005.



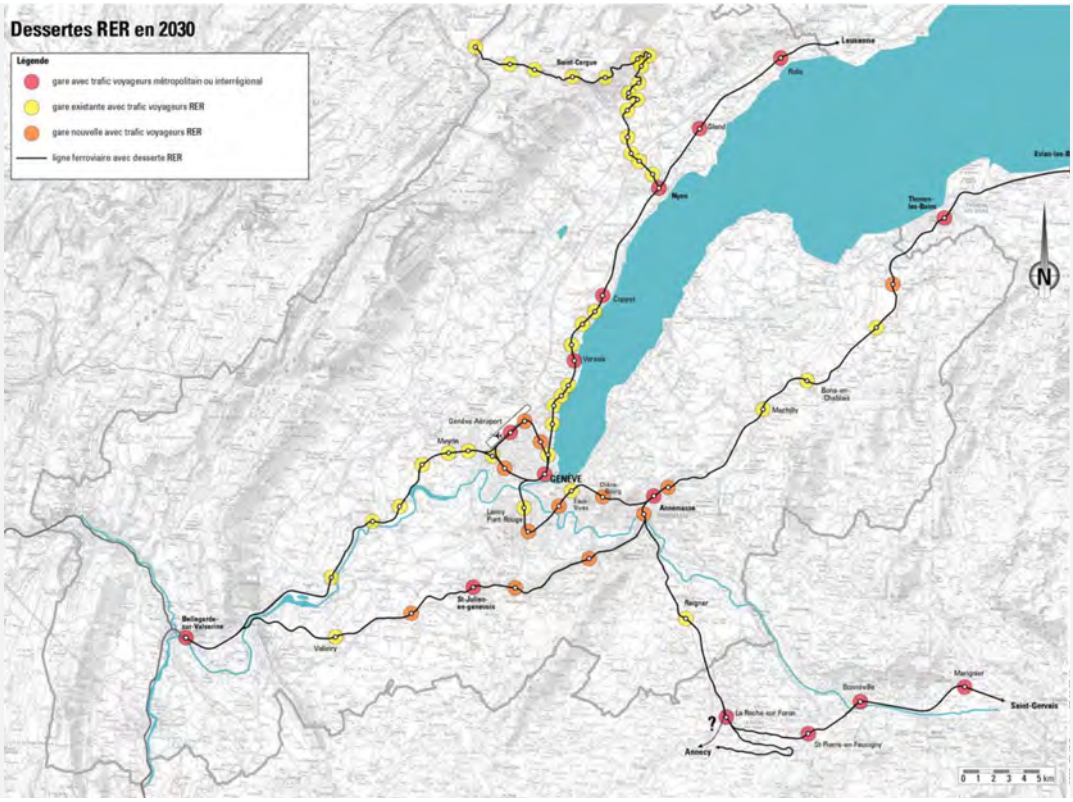
Projet lauréat du concours, aménagement des espaces publics de Versoix Centre-Ville, bureau AR-TER, Ville de Versoix, 2009.

Valorisation urbaine du réseau ferré et RER

La Commission d'urbanisme rappelle son adhésion aux principes du «développement urbain aux abords des haltes» et à celui de la «valorisation urbaine des haltes par la qualification des espaces publics» prévus par le plan directeur cantonal (PDCn). Cependant, elle constate que les projets qui se développent aux alentours des gares du réseau RER peinent pour certains à atteindre ces objectifs. Le travail conjoint avec les CFF et les services de l'aménagement et de la mobilité sur les quartiers des gares du réseau ferrés genevois doit être poursuivi. Dans certains cas, il s'agit de reconsidérer les projets engagés pour y développer de véritables projets urbains.

Versoix Centre-Ville : un développement urbain encore sous estimé

Le cas de la gare de Versoix desservant un centre périphérique identifié par le PDCn présente un réel potentiel de développement. La Commission a suggéré lors de l'examen du plan directeur de quartier (PDQ) et des plans localisés de quartier (PLQ), que le projet évolue afin d'offrir les meilleures conditions pour la requalification du tissu urbain autour de la gare. Si l'implantation d'un hôtel et d'un EMS semble pertinente, la Commission constate que les CFF n'ont pas encore pris la mesure des changements apportés par l'augmentation de la cadence des trains (tous les quarts d'heure). La Commission relève que l'aménagement de la gare et des abords des voies CFF manque d'ambition. Dans certaines gares en projet, telles «Porta Susa» de Turin, l'espace de la gare est entièrement ouvert, pensé comme une rue en pente, bordée de commerces, de services, où les flux sont gérés rationnellement avec passage du train au métro directement sur le quai, couvert d'une vaste verrière, et complété d'une tour de bureaux et d'hôtels. Le vocabulaire de la ville et de l'urbanité sont ici clairement repris pour la création d'un pôle d'échanges. Entre-temps, un concours d'aménagement portant sur les espaces publics (routes, rues, chemins, places) a été organisé en 2009 par la commune de Versoix en collaboration avec les opérateurs privés et les CFF et a ainsi permis de redéfinir une nouvelle image, en relation avec son statut de centre périphérique.



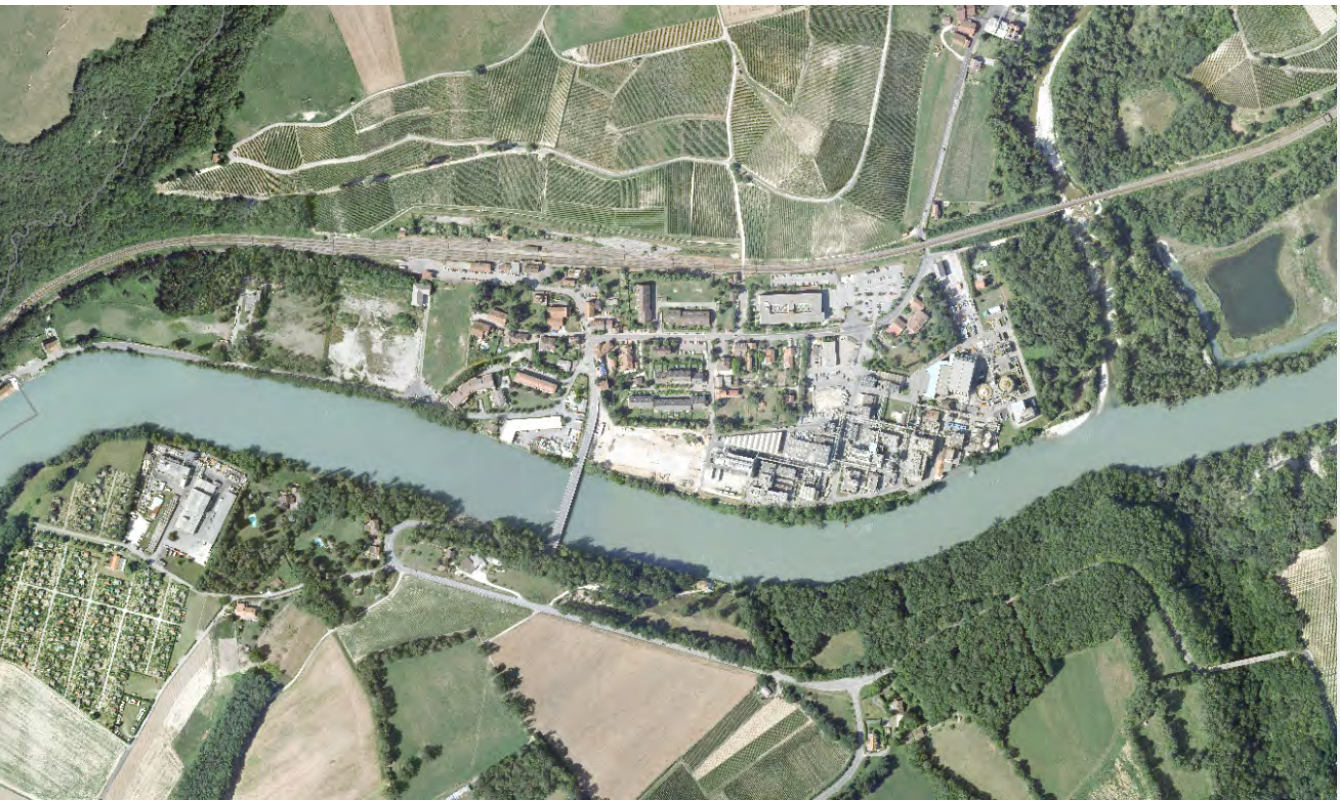
Desserte RER - horizon 2030, projet d'agglomération, Cahier annexe n°3, p.39, 2007.

02

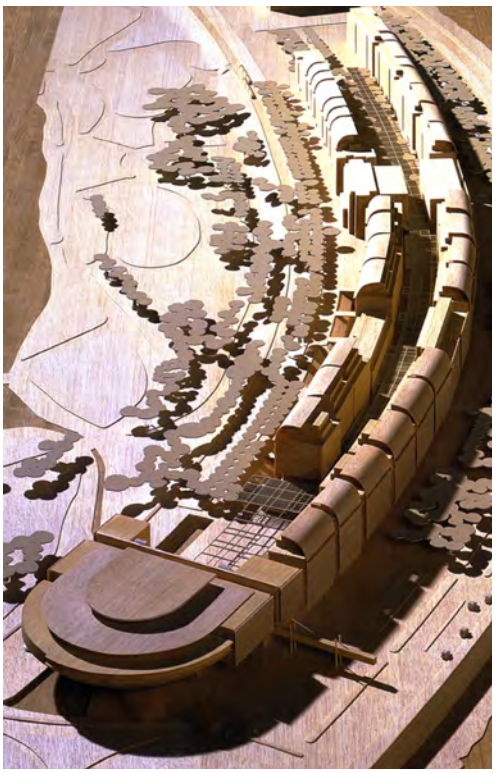
La Plaine : un projet de renaturation et encore ?

Situé en contrebas du village de Dardagny, l'aménagement de la gare de la Plaine et de la friche industrielle qui la jouxte, nécessite d'être reconsidéré à la lumière de l'excellente desserte du site. Cette gare a connu une augmentation de sa fréquentation en lien avec le développement du RER. Des projets de développement sont planifiés pour la gare et ses abords de manière peu claire entre les visions des CFF, de l'Etat, des communes et des acteurs privés. Notamment le programme de logement – 80 logements et 20 appartements médicalisés (D2) ainsi qu'un EMS (80 chambres) à 50 mètres de la gare – reste inférieur au potentiel du site. De plus, le potentiel de report modal en semaine, s'il reste relativement limité pour les pendulaires, devient intéressant le week-end car il ouvre sur les espaces ouverts du Rhône, de l'Allondon et des coteaux viticoles propices au délassement.

Dans le projet de PLQ et la charte des espaces publics qui l'accompagne, le passé industriel du site, la logique géographique du Rhône et celle de la ligne ferroviaire ne sont pas reconnus comme structurants pour la création d'un parc en prolongement de la gare. Ils fixent la création d'un lône (bras mort du fleuve), divisé entre un bassin accessible pour la baignade et un secteur « nature », mais aussi la création d'une zone de bois et forêt (qui n'existe pas aujourd'hui), dans un site proche des réserves naturelles du Moulin de Vert, de l'Allondon, de l'Eperon du Bilet. La Commission a évoqué les projets de parcs réalisés dans la Ruhr qui associent la culture et l'écologie pour revitaliser les friches de l'industrie du charbon ; elle évoque aussi le projet de la Cité Internationale à Lyon qui se situe dans une géographie similaire et qui s'appuie tant sur la logique du fleuve que celle de l'ancienne foire pour y inscrire un programme urbain ambitieux.



source SITG, 2010



Le site de l'ancienne Foire d'exposition de Lyon au début des années 50 et la maquette du projet de la Cité internationale aboutie, Renzo Piano, pp. 97 et 133.

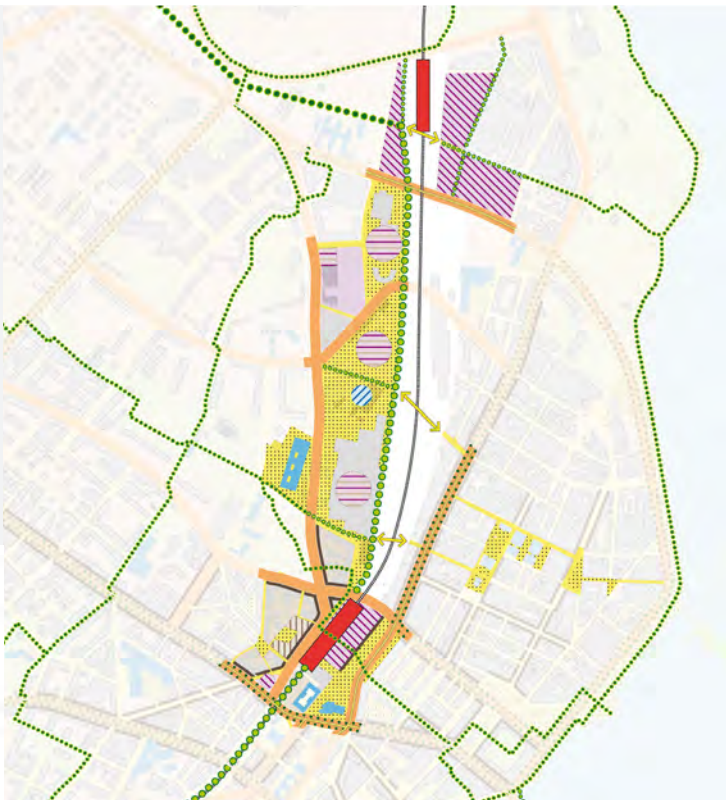
PLQ n°29'762, Dardagny - Le Plan du Rhône, DGAT, 2008.

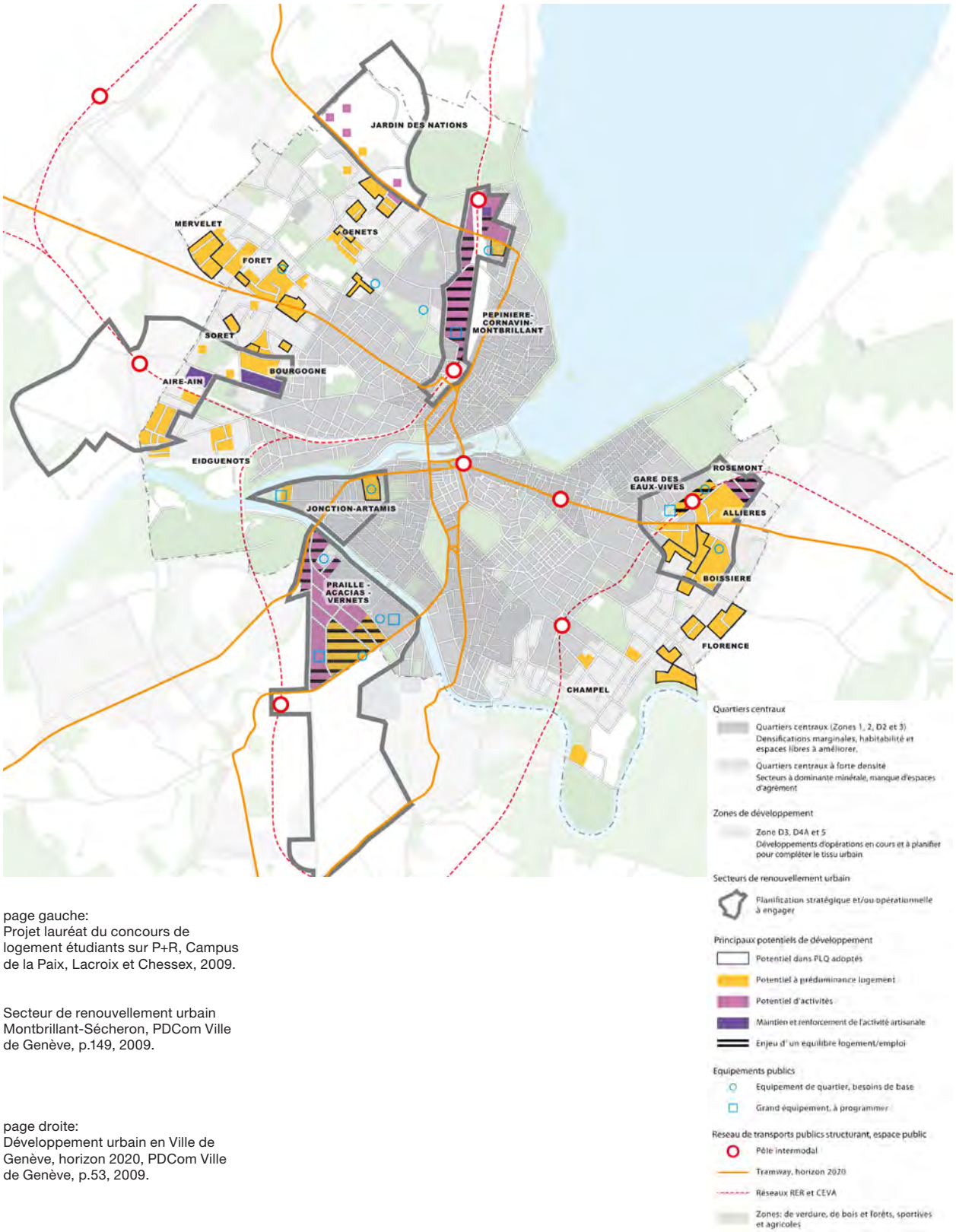
Un campus au cœur des organisations internationales

La volonté de créer un «cœur académique» dénommé «Campus de la Paix», dans le quartier de Sécheron offre une nouvelle dimension au secteur des parcs et des organisations internationales. Formé d'une constellation de nouveaux programmes (Maison de la Paix, résidence pour étudiants, Portique des Nations) et de bâtiments existants (villa Rigot, villa Barton, villa Bartholoni, villa Moynier et Institut des hautes études internationales et du développement futur), de nouvelles potentialités de relations entre la ville et les organisations internationales s'ouvrent. Toutefois, la Commission souligne que la perméabilité des futurs équipements et de leurs espaces publics jouera un rôle essentiel dans la constitution d'un véritable campus urbain: la préoccupation sécuritaire ne devant pas altérer ce lien à la ville. Elle recommande en particulier d'assurer la continuité et la lisibilité du chemin Rigot entre le futur parc Rigot et la Maison de la Paix. S'inscrivant dans un périmètre de renouvellement urbain autour de l'interface multimodale de Sécheron (deuxième étape du complexe Merck-Serono et densification du site du Foyer), la Commission recommande d'établir un suivi urbanistique pour assurer la coordination de l'ensemble des projets et promouvoir une composition urbaine de qualité à partir des espaces publics.

Châtelaine: une halte fantôme en projet

La Commission a relevé l'intérêt de créer une halte de RER qui jalonne la «Voie verte» proche de Châtelaine dans le cadre des plans directeurs communaux de Vernier et de Genève (voir ci-contre secteur Aïre-1). Elle souligne que même si cette gare ne se réalisera que dans 20 ans, il est urgent d'étudier sa localisation et son potentiel de renouvellement urbain. En effet, le quartier de Châtelaine est en pleine mutation (secteurs Concorde, Libellules, Ecu et Châtelaine) et il faut pouvoir intégrer la future halte dans la planification de ce secteur de l'agglomération en y tirant tout les bénéfices possibles pour les quartiers environnants. Il s'agit de proposer une configuration qui génère des continuités spatiales notamment pour les mobilités douces et de prévoir la couverture des voies CFF afin d'offrir un espace public de qualité qui pourrait recevoir diverses affectations. Par ailleurs, les nombreuses opérations de densification qui voient le jour dans ce secteur de la ville doivent s'inscrire dans une vision d'ensemble, un véritable maillage d'espaces publics.





page gauche:
Projet lauréat du concours de logement étudiants sur P+R, Campus de la Paix, Lacroix et Chessex, 2009.

Secteur de renouvellement urbain Montbrillant-Sécheron, PDCom Ville de Genève, p.149, 2009.

page droite:
Développement urbain en Ville de Genève, horizon 2020, PDCom Ville de Genève, p.53, 2009.

Les gares du CEVA

Un renouvellement urbain équilibré et solidaire en Ville de Genève

Le plan directeur communal élaboré par la Ville de Genève, intitulé « Genève 2020, renouvellement durable d'une ville-centre » prône un véritable renouvellement urbain de Genève, à travers la volonté de maintenir une ville « équilibrée » (un emploi/un logement); une ville « habitée », une ville « solidaire », une ville « mixte », une ville « durable » et une ville « attractive ». La reconnaissance des caractéristiques de l'urbanité : densité, mixité, desserte en transports publics (TP), présence d'équipements est fondamentale. La Commission confirme l'importance de la densité comme une qualité urbaine, en particulier pour les secteurs de renouvellement urbain liés au CEVA ou à une desserte en TP très performante (trams). Elle relève que les processus de gentrification et de relégation sociale qui l'accompagne doivent être maîtrisés par la création de logements d'utilité publique (LUP), par le maintien de commerces de proximité et de petites entreprises (PME). La Commission partage l'analyse du PDCom concernant les TP, qui remet en cause le schéma radial actuel polarisé sur l'hypercentre et propose de le réorganiser à partir de la première couronne urbaine, notamment depuis des haltes du CEVA, interfaces majeures du système où convergeront les TP urbains et régionaux. Elle souligne l'intérêt de considérer également les secteurs « Pépinière-Cornavin-Montbrillant » et « Aïre-Ain », comme des périmètres de renouvellement urbain.

Projet lauréat pour la nouvelle Comédie, Gravier Martin Camara, Ville de Genève, 2009.

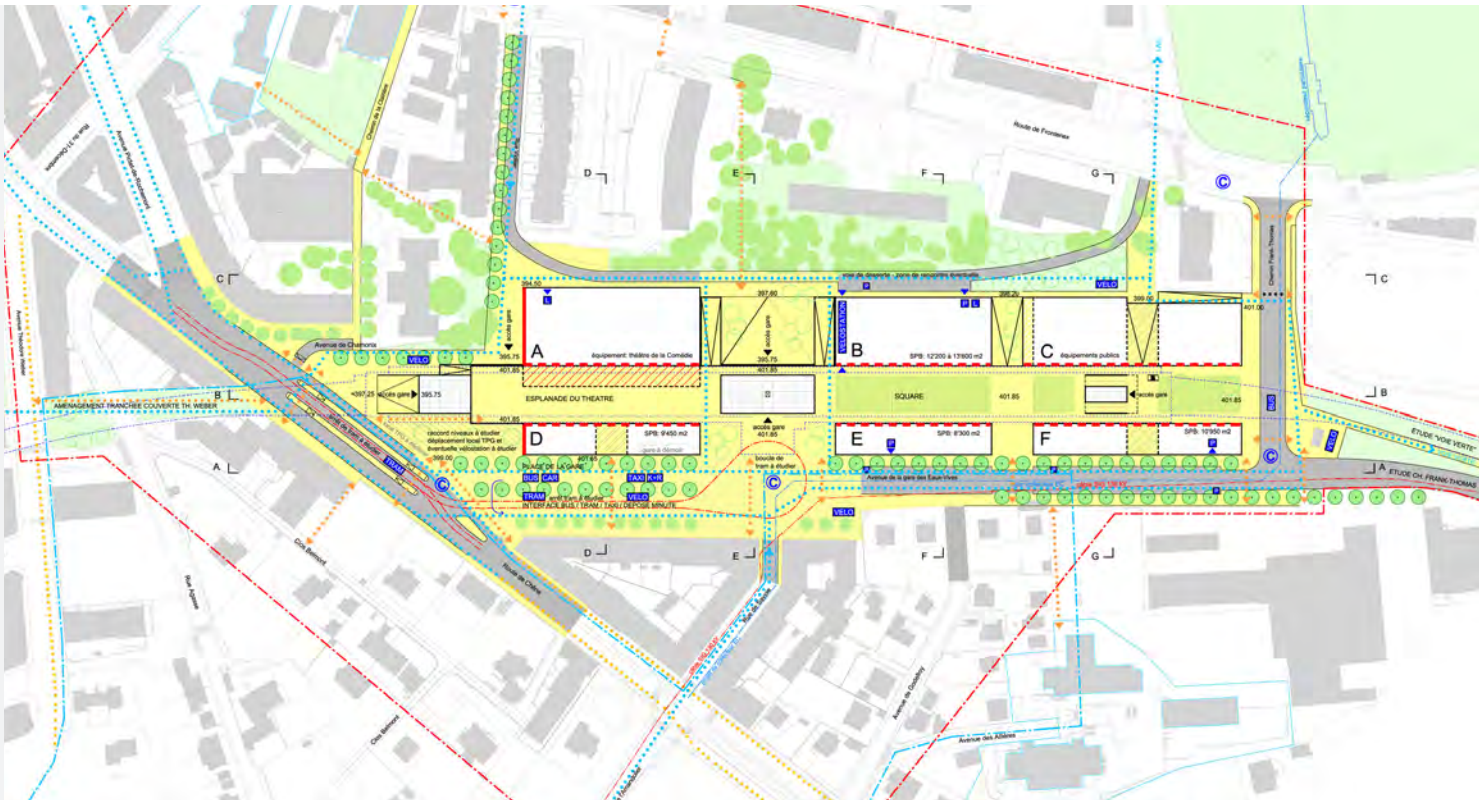
PDQ Gare des Eaux-Vives, plan de synthèse, ADR architectes, DGAT & Ville de Genève, 2008.

Un équipement culturel régional aux Eaux-Vives

La Commission souligne la qualité des développements menés conjointement par la Ville de Genève et l'Etat de Genève pour la création d'une nouvelle centralité urbaine à la gare des Eaux-Vives (CEVA). Située en coeur d'agglomération, elle est exemplaire de la dynamique du pôle d'échange: espace central identifiable, mixité des fonctions, espaces publics originaux, commerces, loisirs, travail, culture, restauration voire hébergement, le tout alimenté et complété par la convergence multimodale. Le projet ambitieux de la gare avec l'implantation de la Nouvelle Comédie constituera un élément identitaire fort pour ce secteur de la ville, mais aussi pour la région qui aura accès à cet équipement. La gare des Eaux-Vives se situe à la croisée des chemins et se distinguera, dans l'ensemble urbain, par sa forme et sa transparence (projet Jean Nouvel). La Commission suggère d'élargir le périmètre du PDQ au sud de l'avenue de la Gare (inclure la bande de villas) afin de traiter l'aménagement de cette avenue urbaine à la hauteur des ambitions de la requalification de ce fragment de ville (on pourrait, par exemple imaginer un large trottoir accueillant des terrasses). Elle suggère également d'élargir la réflexion pour inclure les secteurs de Belmont, des Allières et de la Petite Boissière, comme le prévoyait le PDCn (PAC Gare des Eaux-Vives, fiche 2.17)

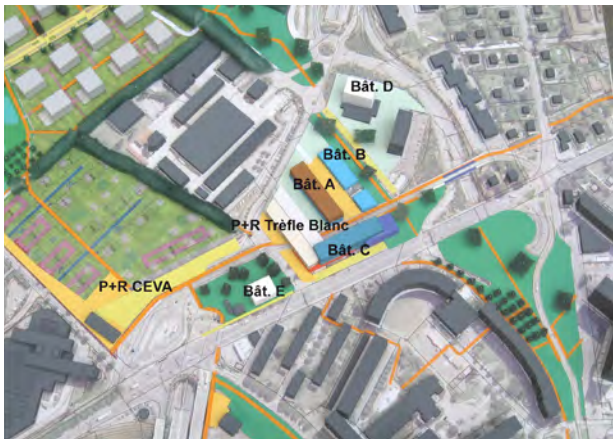
Introduire plus de mixité fonctionnelle à SOVALP (Société de valorisation de la Praille)

La Commission souligne la qualité de la démarche qui a abouti à l'élaboration du Masterplan: un concours d'idées ouvert suivi d'un mandat d'études parallèles. Toutefois, elle attire l'attention sur les problèmes inhérents à la programmation du lieu qui privilégie les bureaux (600 logements et 160'000 m^2 de surfaces administratives et commerciales) au détriment d'une véritable mixité d'affectation, par exemple l'intégration d'un grand équipement. L'argument du maître de l'ouvrage désirant rentabiliser ces terrains ne saurait être suffisant pour justifier d'un tel programme. Conjugué au même type de programme dans le secteur de l'Etoile (PAV), la création d'un quartier d'affaires se vidant à la tombée du jour n'est pas souhaitable. La localisation du pôle multimodal en lien direct avec des lignes de bus secondaires, mais éloignée des arrêts de tram et du P+R parait également devoir être revu, tout comme l'offre en stationnement qui est excessive dans un secteur de gare (2090 places). Enfin, le choix de privilégier l'axe de l'avenue de la Praille pour les mobilités douces ne doit pas conduire à négliger la route des Acacias, qui articule ce secteur avec les Ports-Francs et l'ensemble de Praille-Acacias-Vernets (voir aussi chapitre 7).

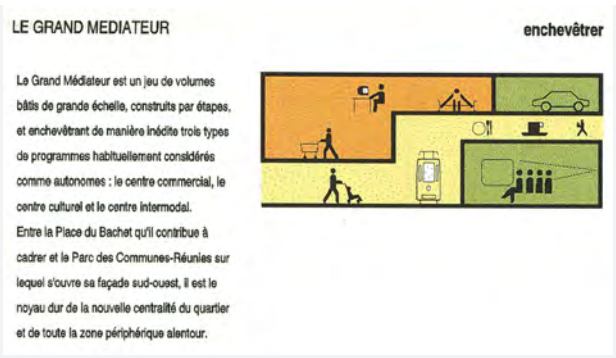


Carouge-Bachet : mais où est passé le Grand Médiateur ?

La Commission d'urbanisme regrette que les ambitions affichées en 2000 dans l'étude d'aménagement du secteur Praille-Bachet (BMV architectes) semblent abandonnées. Le pôle d'échange est désormais occupé par une boucle de rebroussement tram et un parking d'échange en surface, et l'idée du « Grand Médiateur » a disparu. En milieu urbain, le sol ne peut être utilisé de la sorte pour des aménagements qui seront tôt ou tard démantelés. La Commission insiste pour que le « Grand Médiateur » redevienne l'expression architecturale et urbaine de la centralité de Carouge-Bachet à laquelle les différentes emprises fonctionnelles doivent s'adapter. Il s'agit d'approcher les grands distributeurs et de les intégrer dans la définition d'un ensemble bâti mixte (commerces, culture, intermodalité) qui réponde aux mutations du contexte (PAV, stade de Genève, quartier de La Chapelle-Les Sciers) et qui invente de nouvelles formes, de nouveaux programmes. Il faut en en particulier s'attacher à créer des continuités avec les quartiers de Praille-Acacias-Vernets et de La Chapelle-Les Sciers et « réparer la route de St Julien » à l'image d'un boulevard urbain qui relierait St-Julien à Genève, via Carouge et Plan-les-Ouates.



Secteur du Trèfle-Blanc (Bachet), Schéma directeur durable, Mayor & Beusch, DGAT, 2008.



Le Grand Médiateur, Un projet urbain pour le secteur Praille-Bachet, BMV architectes, p.55, DGAT, 2000.

page droite:
Gare de Chêne-Bourg, secteur SOVACB, Avant-projet Mayor & Beusch, DGAT, 2007.

Chêne-Bourg :
une véritable synergie avec les Trois Chênes

La Commission d'urbanisme relève l'excellente qualité de la démarche et du Masterplan Station Chêne-Bourg (SOVACB) qui visent à renforcer la densité et la mixité autour de la gare et à renouveler la centralité des Trois Chênes en incorporant la requalification de la route de Chêne. Elle apprécie les variations morphologiques proposées, tant l'ensemble des grands blocs d'habitations à cour centrale, que l'immeuble linéaire qui, par son gabarit et la perméabilité de son rez-de-chaussée, ordonne le tissu urbain, ainsi que l'implantation d'un bâtiment haut qui offre un repère emblématique de la polarité en devenir. La part réservée au logement (250 logements et 10'000m^2 d'activités soit 70% des surfaces) répond aux besoins que connaît le canton tout en offrant une bonne mixité d'affectations (commerces et bureaux). Elle relève l'intégration de la future gare du CEVA (bureau AJN) dans le dispositif urbain et estime, en revanche, que le déplacement de l'ancienne gare ne contribue pas à qualifier l'espace ; elle recommande en conséquence de démolir la bâtisse. La Commission préconise de diminuer le nombre de places de stationnement afin de prendre en compte l'excellente desserte en transport public du site et de se référer à la catégorie « urbain dense » pour fixer le taux de stationnement. A l'occasion de l'examen du PDCom de Chêne-Bourg, elle a également préconisé d'étendre le périmètre de renouvellement urbain aux secteurs situés au nord et à l'est (chemin de la Mousse et route d'Ambilly) qui constituent des « obstacles » à la mobilité douce entre les différentes centralités. Elle recommande de densifier les secteurs artisanaux et de les relocaliser proche d'un axe structurant comme celui de la route de Mon-Idée.

La recomposition de la ville sur elle-même : le rôle des commerces et de la culture

Affirmer une stratégie urbaine claire à l'égard des grands distributeurs

Le défi est d'entamer la recomposition de la ville à partir de projets urbains qui visent des opérations de couture, de qualification de l'espace public, de partage et d'alternative modale. Ils sont une première étape de la recherche d'équilibre entre automobile, modes doux et transports en commun en site propre ou non. Dans ce contexte, la diversification des modes de transport devra conduire à une stratégie de localisations plus diversifiées que celle uniquement organisée à partir de l'offre en transport individuel motorisée qui correspond à la logique des grands distributeurs dès que l'on sort de la ville centre. Un nouveau créneau existe ainsi pour les commerces et les services qui cherchent à se greffer sur les nœuds intermodaux offrant des possibilités de mixité urbaine. A Genève, la Migros a réorganisé une partie de l'accessibilité du centre Balexert datant des années 60 en fonction de la desserte tram et en s'annexant une partie de la route de Meyrin (voir chapitre 6). Ikea a également affiché sa volonté de créer un centre commercial urbain proche de la ville de Genève et bien desservi (autoroute, bus et train). Ces acteurs privés disposent de moyens d'investissement importants, capables de créer des flux et de qualifier les espaces. Mais ils possèdent leur logique propre avec des contraintes et des fonctionnements qui sont très loins des acteurs publics. Saisir l'opportunité de leur repositionnement pour s'en servir dans les politiques urbaines locales implique pour les pouvoirs publics non seulement la prise en compte de ces logiques, mais aussi de pouvoir affirmer une stratégie urbaine claire et de s'y tenir. Ce sont là les deux conditions de base qui pourront aider à négocier la conception de nouvelles centralités commerciales ou le renouvellement des anciennes, accessibles autrement que par l'automobile, dotées d'espaces publics de qualité et bien insérées dans le contexte urbain.

De la zone commerciale à la ville

Selon l'auteur de « La ville franchisée », David Mangin, on assiste : « d'une part à la connexion généralisée à l'échelle des territoires à laquelle répondent des logiques locales de déconnections individuelles (centres commerciaux fermés, lotissements privatisés, etc.) et d'autre part, à la progressive contamination des centre-villes par les logiques territoriales et commerciales de périphérie (organisation de la circulation en boucle, commerces franchisés) ». Attentif aux conséquences mor-

phologiques, économiques et sociales, l'auteur révèle les convergences planétaires autour d'un urbanisme de secteurs et d'une ville franchisée. Ce qualificatif doit s'entendre dans le sens commercial des villes saisies par les logiques du marketing mais aussi dans l'acceptation domaniale du terme, à savoir la privatisation progressive d'espaces toujours plus vastes. Dénonçant ces environnements sécurisés, de moins en moins publics et gratuits, David Mangin s'emploie à défendre le principe de la « ville passante » fondé sur l'idée d'une moindre dépendance automobile, d'une forte hétérogénéité des architectures et d'une véritable diversité d'usages. Il préconise pour les zones commerciales d'entrées de ville : « Plutôt que de se battre sur le formatage de la publicité, les vrais leviers sur lesquels la puissance publique doit agir relèvent de l'intégration progressive des zones commerciales aux systèmes urbains – arrivée des transports en commun, compactage ou foisonnement des aires de stationnement, ouverture sur le paysage, programmation mixte d'équipement et de logement, etc.» (Mangin, p.63).

Affirmer les valeurs de la ville à travers une offre culturelle

Il s'agit d'entamer la recomposition urbaine à partir de projets urbains qui intègrent le défi de la mixité sociale et des affectations. Or la planification d'institutions culturelles dans les différents secteurs de renouvellement urbain est un moyen d'instaurer une véritable mixité caractéristique de la ville. Si l'on admet que l'architecture et l'urbanisme porte les valeurs de la société, elles doivent se refléter dans le caractère, la forme et le contenu des infrastructures et des équipements. Les besoins et la demande culturels sont croissants et reconnus. En 2009, lors de l'examen, par le Grand Conseil, du projet de loi pour la création d'un « Fonds d'investissement et de soutien aux institutions culturelles », les commissaires chargés de l'examen du projet de loi ont réaffirmé leur attachement à cette question. Ils ont souligné l'importance de la culture pour l'identité et l'image de Genève, incitant ainsi le canton à favoriser la diversité des domaines culturels. La création de lieux dédiés aux activités culturelles (consommation et production culturelle) devrait être envisagée systématiquement dans chaque projets de renouvellement urbain pour répondre aux besoins d'une tranche importante de la population.

Intégrer des lieux de création et de représentation culturels dans la ville, affiche théâtre du Galpon, Internet.

page gauche:
Masterplan SOVACB, Avant-projet Mayor & Beusch, DGAT, 2007.

Bibliographie

DOLOWY, E., « Impact de la mobilité sur les formes urbaines et architecturale », lettre de commande n°1, Ministère de l'Equipement, du Logement et des Transports, p.5.
MANGIN, D., « La ville franchisée, forme et structure de la ville contemporaine », Editions de la Villette, 2004.
MASBOUNGHI, A., « Penser la ville heureuse, Renzo Piano », Collection Projets urbains, Editions de la Villette, St Denis, 2005.
MANGIN, D., « Entrée de ville, St.-Etienne restructure une zone commerciale », in Le Moniteur, 2 juillet 2010.

Maillage vert et bleu : l'eau comme vecteur de qualité paysagère et urbaine

Les vecteurs de paysage de l'agglomération :
les grands tracés, le relief et l'eau

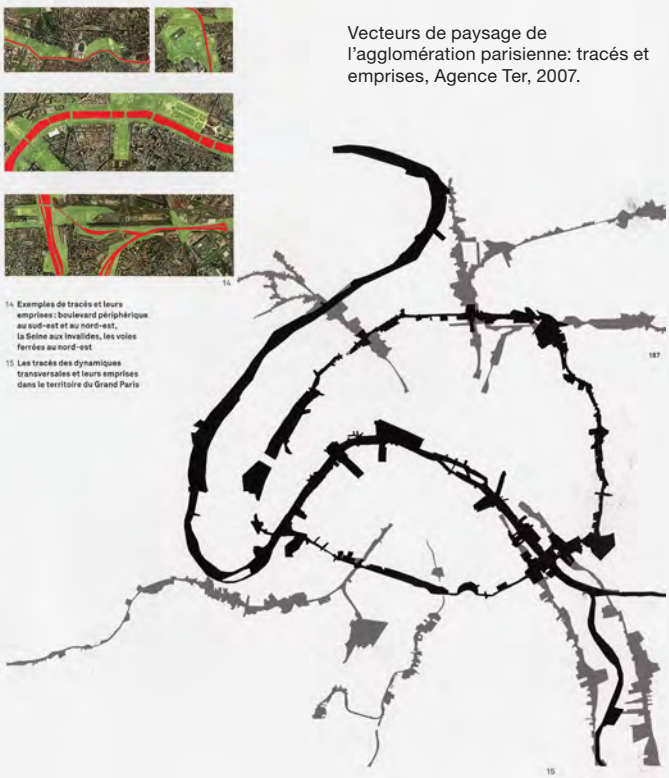
L'eau dessine la ville et l'agglomération

L'eau construit la trame végétale des nouveaux quartiers

Les agglomérations se distinguent des autres villes par l'étendue considérable de leurs aires d'influence, incluant des surfaces agricoles et naturelles importantes en terme de superficie et d'enjeux. Ces espaces ne sont pas seulement la «toile de fond» de l'urbanisation, mais sont à considérer comme un «territoire de projet» à part entière. La composante hydrologique, mais aussi les faisceaux ferroviaires et les grandes infrastructures, constituent des éléments fédérateurs de la future agglomération: des vecteurs de paysage capables de dépasser les limites communales pour constituer un système à l'échelle territoriale. Dans un contexte de croissance significative de l'agglomération, l'aménagement de la rade de Genève avec la nouvelle plage des Eaux-Vives, la renaturation de l'Aire, mais aussi la création d'une voie verte d'agglomération constituent des occasions d'établir un véritable maillage public capable de structurer l'agglomération. A l'échelle des quartiers, la création d'espaces publics structurants permet d'instaurer voire de restaurer des logiques paysagères grâce au parcours de l'eau.

Les vecteurs de paysage de l'agglomération: les grands tracés, le relief et l'eau

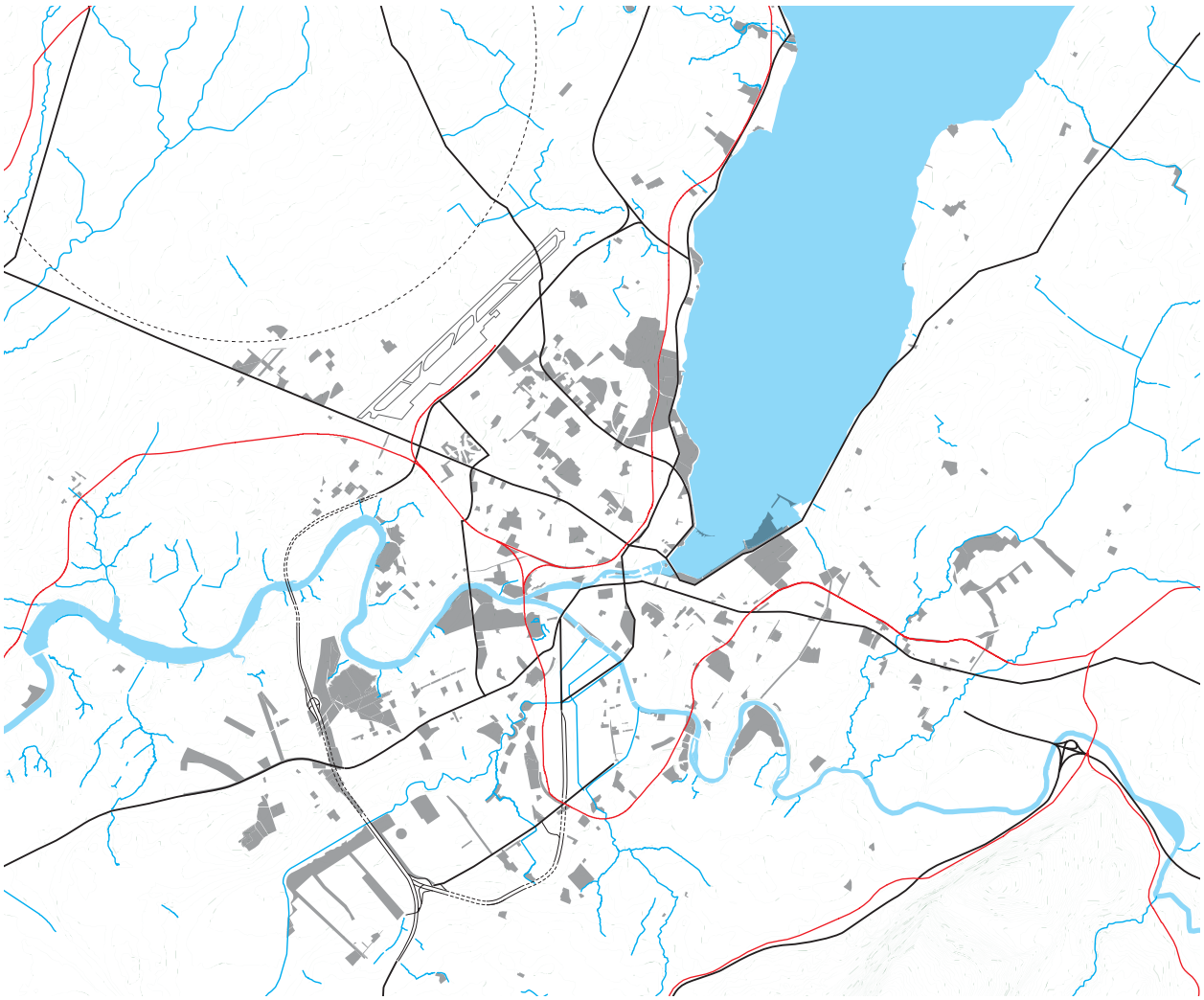
Pour développer une conception territoriale à l'échelle de l'agglomération il faut considérer les grands tracés, le relief et l'eau comme des systèmes capables non seulement d'effacer les limites administratives et communales, mais aussi d'ancrer les extensions urbaines dans des épaisseurs historique, géographique et paysagère. Tout comme le plan de zones des années 30, le projet d'agglomération réalise un saut d'échelle et interroge les fondements de la ville (origine, ancrage, formation de tracés et modalités de son organisation). Dans cette optique, l'identification de vecteurs de paysage présentant une logique géographique, déduite de la topographie, de l'orographie, de la vitesse des déplacements et de la profondeur de champs, permet d'ouvrir de nouvelles perspectives de structuration à l'échelle de l'agglomération. Le système hydrologique, les infrastructures routières et les faisceaux ferrés sont des dispositifs qui offrent une perception qui s'étend au-delà des limites de la ville. Toutefois ces vecteurs oscillent entre coupure et couture, alors que la qualité du «vide» dont ils disposent, leur confère un grand potentiel de structuration dans l'agglomération. Les projets de coutures urbaines, tels la couverture de l'autoroute A1 à Paris, l'aménagement de la Green Line à New York, tout comme le projet



Vecteurs de paysage de l'agglomération parisienne: tracés et emprises, Agence Ter, 2007.

14. Exemples de tracés et leurs emprises: boulevard périphérique au sud-est et au nord-est, la Seine aux Invalides, les voies ferrées au nord-est

15. Les tracés des dynamiques transversales et leurs emprises dans le territoire du Grand Paris



Vecteurs de paysage de l'agglomération franco-valdo-genevoise, dessin compte rendu CU, 2010.

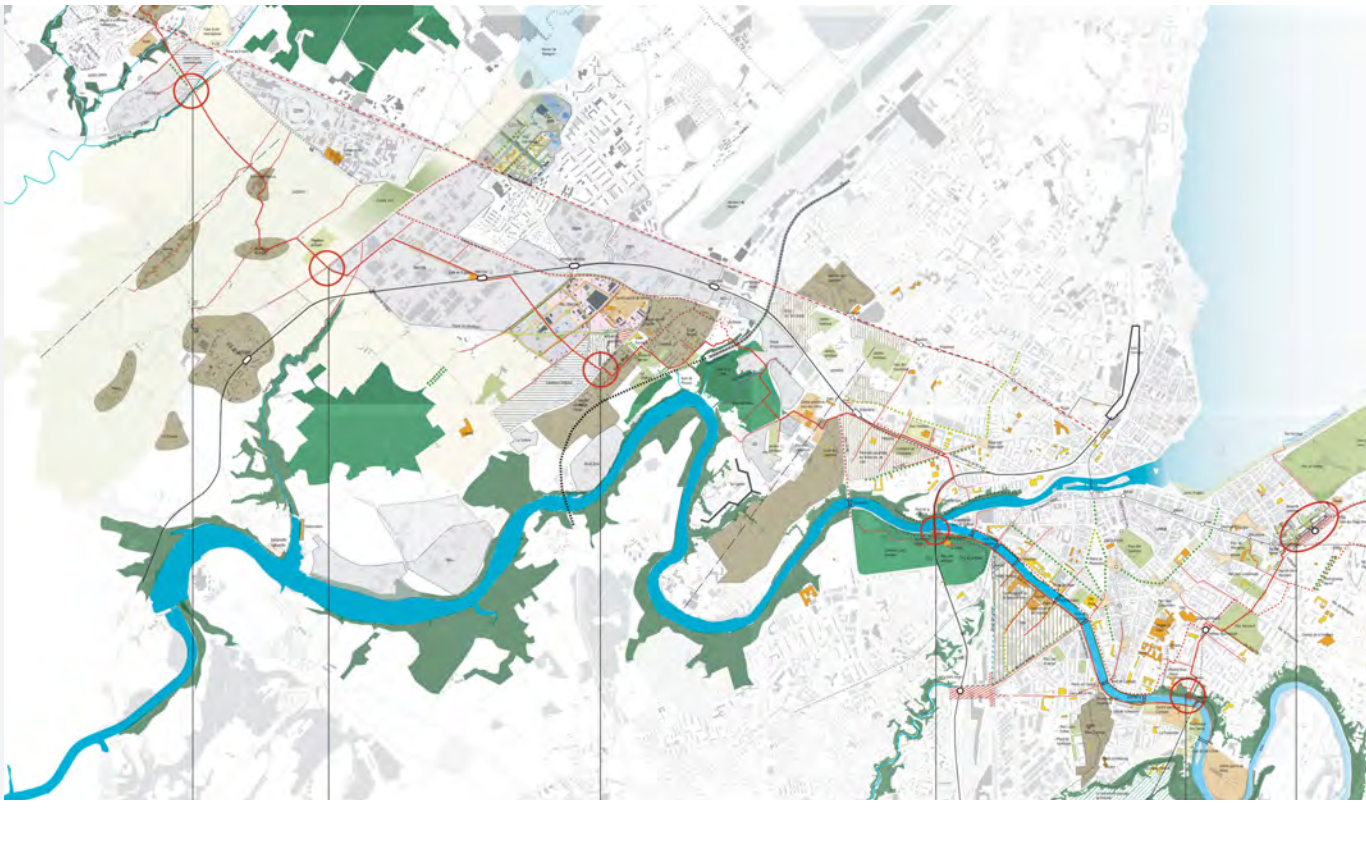
Système de parcs et coutures entre les quartiers, PACA Bernex, Manzoni Schmidig, projet d'agglomération, DGAT, 2008.

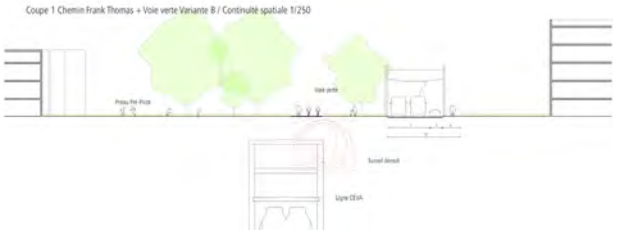
de la couverture de voies de St-Jean, sont des opérations de reconquête de l'espace public, du « vide » complément du « plein » ou du bâti. C'est également dans cette optique que les projets de la voie verte d'agglomération, de la pénétrante de verdure des Evaux à Bernex – qui recouvre l'autoroute – doivent être envisagés : à la fois comme des espaces à reconquérir, des espaces publics à aménager dans la linéarité, mais aussi dans l'épaisseur en assurant la perméabilité au tissu environnant.

La voie verte dessine un parc linéaire

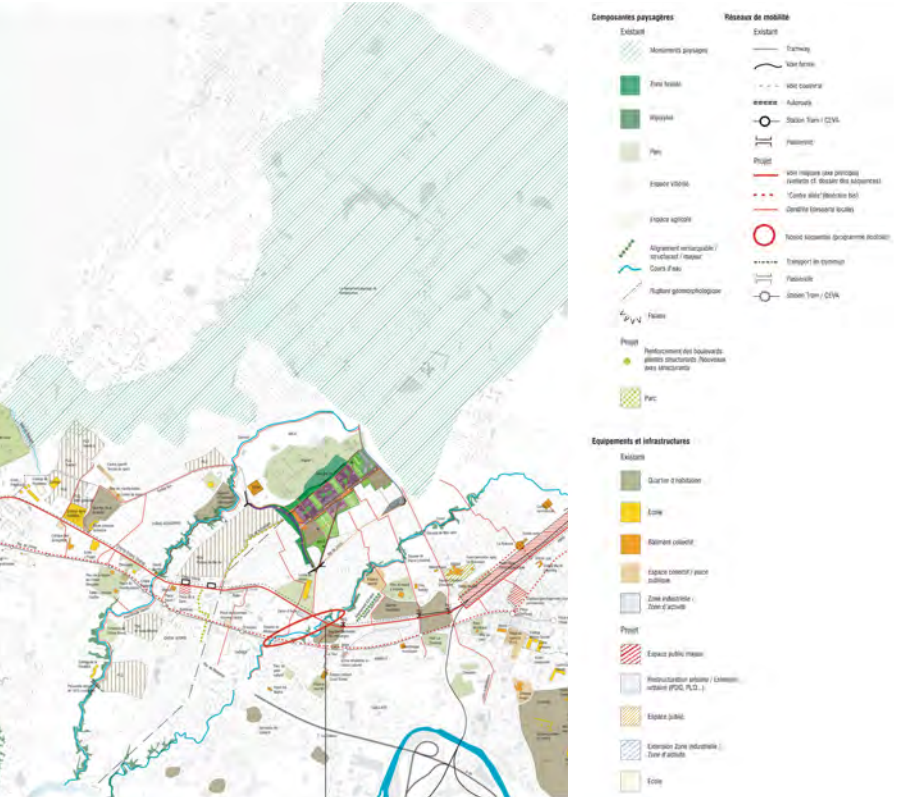
La voie verte devrait être une composante territoriale qui traverse les échelles et les catégories. Cependant son tracé, planifié dans le cadre des travaux du CEVA puis développé dans le cadre du projet d'agglomération, ne trouve pas de pertinence dès qu'il s'éloigne de la logique des grands vecteurs de paysage. Conçu comme un itinéraire reliant deux polarités du territoire (Annemasse-St-Genis), le projet peine à formaliser sa conception radiale et se perd dans les méandres des quartiers, puis des vignobles. L'hypothèse de prolonger la voie verte en direction de Satigny, le long des emprises ferroviaires, semble une piste intéressante à développer, tout comme celle de valoriser l'ancienne ligne ferroviaire du pied du Jura ; celle d'aménager de véritables « surfaces vertes publiques » le long des grands axes routiers également, notamment le long de la route de Meyrin pour rejoindre St-Genis. A l'image de la conception du plan de zones de 1936 qui propose un maillage de « surfaces vertes publiques » sur l'ensemble du canton, les grands tracés routiers fondateurs, les composantes topographiques, hydrographiques et végétales, déclinent toutes les possibilités : allées plantées le long des routes, accompagnement des berges ou des chemins, des lisières des champs ou des forêts, des équipements, des sites remarquables, des monuments ou des belvédères, etc.

A l'échelle des quartiers traversés, l'aménagement de la voie verte liée au projet CEVA doit également véritablement permettre de réaliser des opérations de couture. A cet égard, le concept général des espaces publics du PAC Frontenex-La Tulette relève les lacunes du projet et propose de mettre au niveau des quartiers la voie verte prévue en tranchée, pour lui conférer une véritable continuité transversale. Cette proposition, que la Commission d'urbanisme a déjà soutenue à de nombreuses reprises, vise à mettre en œuvre les principes évoqués par l'étude Metron (onzième compte rendu de la CU, p.17) qui postulait la voie verte comme un parc linéaire perméable transversalement, associant les équipements publics existants comme autant de dilatations. S'agissant d'un espace public urbain, c'est l'intégration urbaine de la voie verte dans la ville qui doit permettre d'obtenir des continuités « biologiques ». A cet égard, le





Mise à niveau de la voie verte CEVA avec les quartiers, secteur de Pré-Picot, concept des espaces ouverts du PAC Frontenex-La Tulette, Manzoni & Schmidig, 2008.



Voie verte d'agglomération, carte de synthèse, Amphoux et Hüsler, Projet d'agglomération, DGAT, 2010.

travail de F. L. Olmsted (1822-1903) dans Central Park ou dans le Boston Park System, illustre bien l'intérêt de dispositifs paysagers qui incorporent des territoires beaucoup plus vastes que ceux de la ville. Le maillage du territoire urbain et agricole doit s'effectuer à partir d'une approche systémique, considérant les éléments de nature comme un tout, dans le but de favoriser la biodiversité, la prévention des risques naturels, la mise en valeur de la nature, de même que l'architecture et la vie sociale et urbaine. Le paysage constitue une manière de penser différemment le rapport à la ville.

L'eau dessine la ville et l'agglomération

La Rade, paysage commun de l'agglomération

Le périmètre de la Rade, constitué à partir du XIX^{e} siècle, s'est progressivement coupé de sa relation aux quartiers et au lac, par l'accroissement des flux et des emprises automobiles, mais aussi par le développement des amarrages. Dans ce contexte, le Service de renaturation des cours d'eau a lancé une étude pour inventorier des sites à aménager dans le périmètre de la rade de Genève. Sans citer les nombreux projets de reconquêtes des rives lacustres ou maritimes des métropoles européennes, il suffit d'évoquer l'impact sur l'aménagement des rives des ambitieux projets des expositions nationales, de 1964 pour Lausanne, et de 2002 pour la région des trois lacs, pour souhaiter que Genève se mobilise pour transformer et se réapproprier la Rade. La Commission relève l'intérêt des sites retenus dans l'étude et rappelle que la Rade a suscité à plusieurs reprises des projets visionnaires, comme celui issu du concours de 1913 pour l'aménagement de promenades et d'un parc au bord du lac, entre le Jardin Anglais et le Port-Noir (Garcin et Bizot), ou encore les onze projets de plage et port imaginés dans les années 60, notamment à la Perle du lac et aux Eaux-Vives, mais aussi à Corsier (rapport CU n° 38, «Analyse et aménagement de la Rade et Petit-Lac», M.-J. Saugey, 1964).

Rade de Genève - nouveaux accès au lac et proposition pour la Perle du Lac, étude préliminaire, ADR & EDMS, DGNP, pp. 24- 27, octobre 2006.

Une grande promenade publique

La valorisation de la Perle du Lac met en évidence une particularité géologique (une proéminence rocheuse) et la traite avec pertinence comme un bastion, en proposant deux plages très contrastées. La radicalité de cette proposition évoque le projet de traversée de la rade de 1963, plébiscité par la Commission d'urbanisme de l'époque car il présentait « une grande promenade entre les parcs, les quais et le port, formant une nouvelle et importante rade extérieure » (Six projets de traversée de la Rade, 1963). Les emmarchements proposés au quai Wilson rappellent quant à eux le projet de M. Braillard au quai du Seujet, et proposent un dispositif minéral très urbain, amplifiant le contact avec l'eau au premier plan, des spectacles au deuxième plan (hypothèse d'une scène mobile) et le panorama montagneux en arrière plan. Enfin, le parc-plage envisagé entre Baby-Plage et le Port-Noir offre un espace public généreux : dédoublement du quai et de son mail, vaste pelouse et plage linéaire.

A ces trois sites, la Commission souhaite en ajouter un quatrième à la réflexion, à savoir les rives s'étendant de Port Barton au Reposoir : consécutivement au rétrécissement de la promenade longeant le lac, opérée par la redéfinition du périmètre de sécurité de l'extension du Centre William Rappard (OMC), la Commission a demandé qu'on intègre dans le projet d'extension de ce bâtiment, un concours pour le réaménagement du parc afin de garantir un espace public continu le long de la Rive droite.

Nouvelle plage des Eaux-Vives

Le projet de la « nouvelle plage des Eaux-Vives » conjugue la valorisation des matériaux de remblai à celle de constituer une nouvelle plage en continuité des parcs existants, La Grange et Les Eaux-Vives. Le projet se compose d'un parc de 4 ha, d'une plage de 400 m, d'un mail et deux esplanades et de plusieurs bâtiments : un café-restaurant, des pavillons (buvette, vestiaire, entretien), un chantier naval et un bâtiment pour les pêcheurs. La nouvelle plage s'inscrit en continuité du projet d'agrandissement du port de la Nautique qui verra ses amarrages augmenter de 400 places (625 places aujourd'hui, 1025 places prévues ainsi que 226 places pour le port public, libérant l'espace du quai des Eaux-Vives). Si l'hypothèse d'un prolongement des parcs vers le rivage semble pertinente et stimulante dans la perspective d'une récupération des rives lacustres au profit d'espace de loisirs et de délassement, la Commission considère toutefois l'importance d'un déroulement continu des quais dans le dessin de la rade (dans les années soixante, M.-J. Saugey envisageait de renforcer les quais, du

Vue de la nouvelle plage des Eaux-Vives, infographie Cointault, ADR, Viridis, EDMS, DGNP, 2009.

Aménagement du domaine public riverain (annexe 22D), rapport sur la traversée de la Rade de la Commission d'urbanisme, DTP, 1964.

03

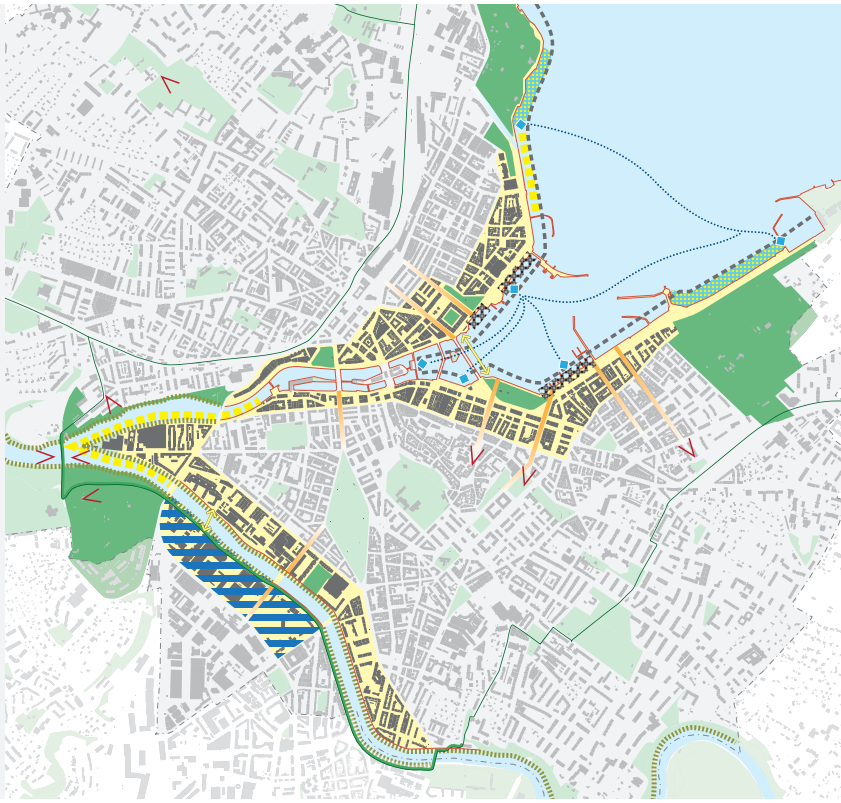
centre-ville à Cologny). Cette continuité doit être tout particulièrement assurée à l'articulation entre le port de la Nautique et Genève-Plage, à l'endroit de l'ancienne embouchure du Nant de Traînant. L'espace public, où convergent la sortie du P+R et l'arrivée à Genève-Plage, est très problématique actuellement. La Commission recommande également de réaménager les voiries routières du quai Gustave-Ador qui constitue une véritable césure. En effet, si la rive droite voit la pénétrante de verdure se développer jusqu'au rivage, celle de la rive gauche, en revanche, est interrompue. Dans cette optique, la nouvelle plage des Eaux-Vives constitue une opportunité historique d'élargir le débat sur l'aménagement de la rade.

Rade et rives en Ville de Genève

Lors de l'examen du plan directeur communal de la Ville de Genève, la Commission a suggéré de non seulement mettre l'accent sur le réaménagement de la Rade « projet du U » mais aussi d'affirmer la volonté de poursuivre le « Fil du Rhône » (1991, prix Wakker 2000) jusqu'à la pointe de la Jonction. Elle apprécie les propositions de création de deux plages : celle de la Perle du lac et celle des Eaux-Vives. Le PDCom propose un maillage des espaces publics qui, comparé au plan des « zones et liaisons de verdure, Genève agglomération future » (rapport général de la commission d'étude pour le développement de Genève, DTP, 1948) comporte de nombreuses lacunes, notamment dans le secteur Praille-Acacias-Vernets (PAV) qui incluait un vaste parc public proche des équipements des Vernets et bordant l'Arve. Concernant ce secteur, la Commission suggère de mentionner la possibilité de retrouver un lien avec l'Aire et la Drize, comme autant d'occasions de renforcer la maille verte. S'agissant du tronçon de la voie verte qui longe l'Arve, elle considère que ce « fil » devrait s'épaissir dans le cadre de la proposition du Masterplan PAV « Rive Bleue » (réaménagement des rives de l'Arve).

page gauche:
Vue de la rade de Genève avec la nouvelle plage des Eaux-Vives, ADR, Viridis, EDMS, (infographie Cointault), DGNP, 2009.

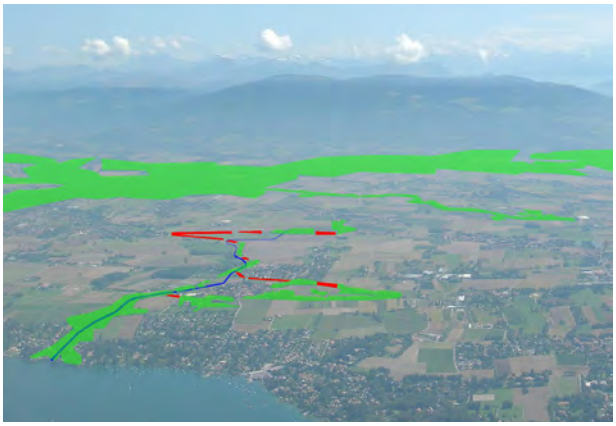
Maillage des parcs, Rapport de 1948, 1949, Fond CRR/ DAEL.



Rade et Rives, PDCom Ville de Genève, Urbaplan & Quincerot, p.103, 2009.

Projet de l'anse et de la dorsale verte à Corsier

Corsier est l'une des rares communes qui possède un quai public (400 mètres de longueur). Ce dispositif trouve son origine dans l'exploitation de gravières au XIX^{e} siècle, mais sa vocation de plaisance s'est trouvée confortée dès 1874 par la création du débarcadère de la Compagnie genevoise de la navigation (CGN). Aujourd'hui, la Commission est convaincue que ce site constitue une occasion unique de créer un nouvel espace public lacustre. Elle souligne l'intérêt de la proposition du PDCom de Corsier qui couple l'aménagement du port à celui du domaine public riverain, tant par le redimensionnement des amarrages, que par la volonté d'accroître et de requalifier les espaces collectifs. Des activités productives et de loisirs – chantier naval, navigation de plaisance, baignade, promenade, etc. –, un parking public de 100 à 150 places, une halte de la CGN, la création de nouvelles digues avec des quais, des grèves, la préservation d'un site archéologique composent un programme ambitieux et riche, véritables prémices d'un projet intercommunal. D'autre part, la Commission relève l'intérêt de développer le maillage des espaces verts en liant la problématique de la préservation du paysage avec celle de l'aménagement de promenades et d'espaces publics, y compris dans une commune rurale et résidentielle. Dans le souci de valoriser le Nant d'Aisy qui structure perpendiculairement la commune, la Commission recommande d'intégrer sa renaturation dans les projets bénéficiant d'une aide de l'Etat mais aussi de développer un véritable espace public, des promenades et un franchissement du vallon pour faciliter la continuité de la promenade de crête entre Corsier et Anières.



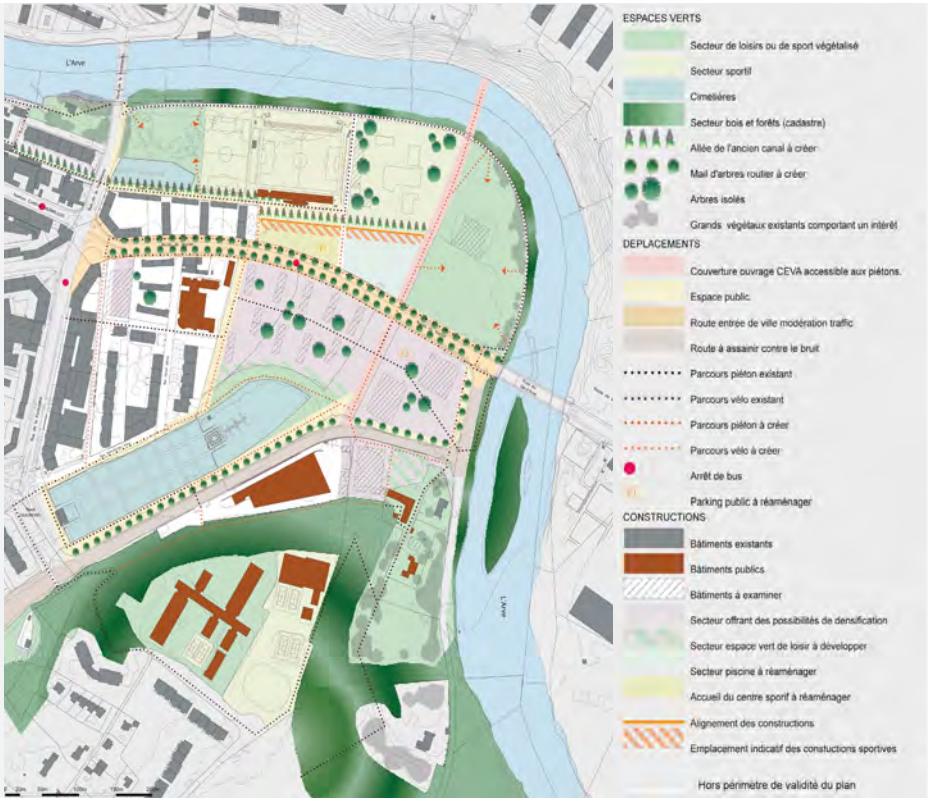
Projets de l'anse à Corsier-Port et de dorsale verte autour du Nant d'Aisy et de la campagne du Séchant, PDCom Corsier, Manzoni Schmidig, 2009.

Au croisement des pénétrantes de verdure de l'Arve et de Pinchat

Le long de l'Arve, la Ville de Carouge a développé un plan directeur de quartier sur le périmètre de Carouge-Fontenette en lien, d'une part, avec la réalisation de la liaison CEVA qui bouleverse le site et, d'autre part, avec l'existence d'importants potentiels d'aménagement par densification, délocalisation ou requalification. S'agissant de la conjonction de deux pénétrantes de verdure – celle de l'Arve et celle de Pinchat –, la Commission relève que l'enjeu majeur de ce plan directeur de quartier (PDQ) se trouve dans l'équilibre entre l'espace ouvert et l'espace construit. Il s'agit de créer un enchaînement de séquences avec des équipements implantés dans la verdure, des parcs et des quartiers denses, comme celui du Centurion. Elle relève que le tracé de l'ancien canal peut devenir un élément fédérateur pour les divers équipements du site, mais elle regrette qu'il ne soit pas prolongé jusqu'à l'Arve, d'autant plus que le barrage qui dérivait l'eau vers ce bief existe toujours. Les propositions de liaisons piétonnes qui renforcent et prolongent le maillage parcourant la colline de Pinchat sont intéressantes, notamment à proximité de la nouvelle crèche.

L'Aire organise la ZAS et le nouveau quartier des Cherpines

La Commission relève la qualité du projet mené autour de l'Aire, qui allie les nombreuses problématiques hydrauliques, de gestion des risques, de gestion et de protection des milieux naturels et celles d'un aménagement de l'espace public (projet de revitalisation de l'Aire, groupement Superposition, 2001). Le projet de renaturation conserve le canal (1943) en le réaffectant sur certains tronçons, et organise le parcours de la rivière dans son ancien tracé au sein d'une pénétrante de verdure qui accueille une agriculture extensive mais aussi une vaste promenade aménagée. La Commission recommande que ce projet se développe tant en amont (Contrat rivières du Genevois) qu'en aval, en interagissant avec le projet PAV jusqu'à l'Arve. La Commission relève l'intérêt de l'étude du secteur Cherpines qui a servi de base à l'élaboration d'un concours, et qui s'appuie notamment sur la structure paysagère mise en place pour l'implantation des zones agricoles spéciales (ZAS, étude d'aménagement pour les secteurs maraîchers de la plaine de l'Aire et de Veyrier-Troinex, collectif d'architectes BBBM, 2004). Toutefois, elle souhaite attirer l'attention sur la nécessité d'intégrer le secteur sportif projeté par Plan-les-Ouates dans la réflexion du PDQ Cherpines pour recalibrer un programme qui doit trouver une pertinence à l'échelle du plan directeur cantonal.



Projet de PDQ Carouge Fontenette, plan de synthèse, Aeby & Pernegger, DGAT & Ville de Carouge, p.43, 2007.

Projet de renaturation de l'Aire, Descombes & ADR, DGNP, 2004.

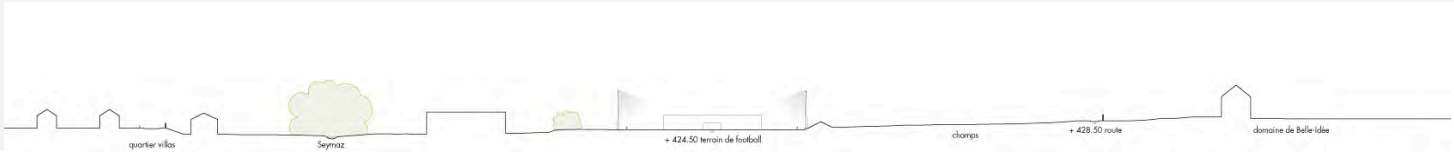
Aménagement de la Plaine de l'Aire, secteur Cherpines, Etude de faisabilité, Triporteur, DGAT, 2008.

La Seymaz doit irriguer Belle-Idée et les Communaux d'Ambilly

La Commission a souligné à de nombreuses reprises la cohérence qui existe entre la structuration du projet de densification du site hospitalier de Belle-Idée et celui des Communaux d'Ambilly (PAC MICA) qui, tous deux, travaillent sur une alternance d'espaces bâtis et de parcs d'équipement. S'éloignant de cette conception, l'hypothèse d'un «espace en enfilade» le long de la Seymaz a été retenue dans le cadre d'une nouvelle étude d'aménagement (Schéma directeur pour les espaces ouverts de Belle-Idée). Cette étude propose l'implantation de terrains de sport le long de la Seymaz. Leur mise en œuvre va débuter par l'aménagement d'un premier terrain de football pour le stade d'entrainement de la Ville de Genève, localisé précédemment à Frontenex. La Commission estime qu'on ne devrait consacrer davantage de terrains à l'entraînement sportif, et qu'il convient d'aménager un espace de détente et de loisirs pour l'ensemble de la population (voir plan directeur cantonal fiche 3.05, qui recommande une utilisation multifonctionnelle des pénétrantes de verdure). Elle recommande en particulier de valoriser l'itinéraire de randonnées pédestres qui longe les berges de la Seymaz. Elle suggère de développer un véritable projet pour la réalisation d'un parc rural et de loisirs destiné à accueillir une population de 15'000 personnes environ (9'000 habitants et 6'000 emplois) à l'image des nouveaux jardins de Dyckeld en Allemagne, qui proposent des jardins thématiques inclus dans un site agricole. A l'échelle transfrontalière, la Commission suggère d'entreprendre deux études prospectives en complément de l'étude sur les installations à fortes fréquentations (IFF): l'une portant sur le devenir des polarités sportives de l'agglomération (Queue-d'Arve, Evaux, Vernier-Aïre, Meyrin, Plan-les-Ouates, etc.) et l'autre sur les différentes vocations des pénétrantes de verdure.

Parc hospitalier: principe non retenu de structuration transversale à la Seymaz, Schéma directeur pour les espaces ouverts de Belle-Idée, HybridéEs, DGAT, 2006.

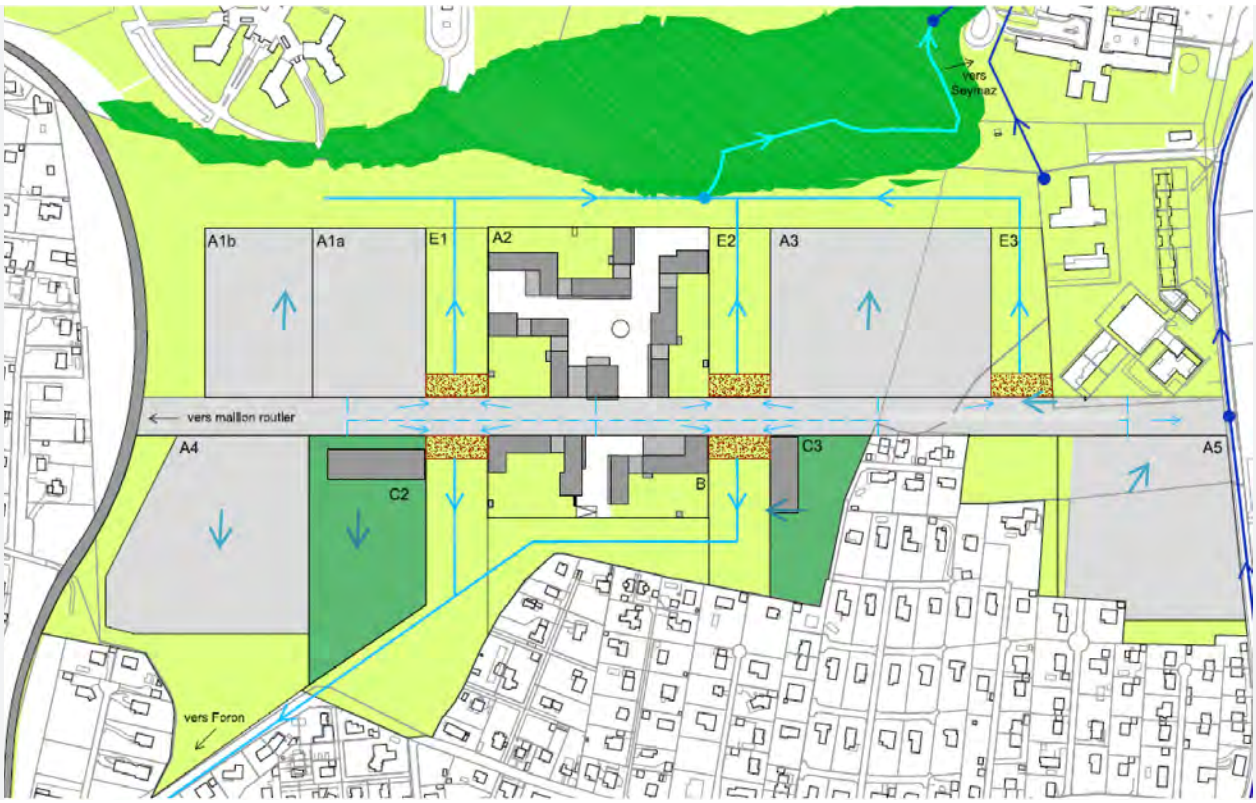
Projet d'insertion du terrain de football de la Ville de Genève, Atelier Bonnet architectes, In-Situ paysagistes, Ville de Genève, DCTI, 2009.



L'eau construit la trame végétale des nouveaux quartiers

La Commission réaffirme l'importance des nouveaux quartiers projetés (périmètres d'aménagement coordonnés) pour la constitution d'une armature paysagère respectueuse des cycles hydrologiques (chapitre 2, onzième compte rendu CU). Elle souligne le changement qui s'est opéré depuis une dizaine d'années lors de la réalisation de Cressy ou du Pommier, pour lesquels l'eau ne constituait pas véritablement un thème d'aménagement. Traitées dans les quartiers, les eaux pluviales écrivent un nouveau paysage urbain, marqué par la valorisation de l'eau dans des ouvrages souvent végétalisés, mais qui peuvent aussi être constitués de surfaces minérales, comme dans le cas de la Potzdamerplatz (R. Piano). En effet l'eau dans les quartiers, c'est autant le loisir qu'une ressource nourricière, que le danger des crues ou la régulation du climat urbain. L'évaporation des eaux de pluies combinée aux ombrages dispensés par les végétaux abaisse la température en ville. La capacité de résilience – capacité à absorber des événements climatiques différents – est également améliorée, ce qui sera pour le moins important compte tenu des incertitudes sur les évolutions climatiques, en particulier pluviométriques. Jusqu'à peu, les eaux pluviales urbaines étaient considérées comme une nuisance à évacuer au plus vite. Cependant l'étalement urbain a fini par éprouver les limites des réseaux enterrés, tant pour leur coût que pour leur impact écologique sur la qualité des masses d'eau naturelle. Le cadre réglementaire a suivi les préoccupations environnementales : il s'agit de traiter les eaux polluées et de modeler le tissu urbain pour retenir les écoulements et écrêter les pointes de débit.

La Commission relève la qualité de la démarche poursuivie dans le cadre du PAC MICA (PLQ et charte d'aménagement des espaces ouverts) qui propose un concept paysager intégrant les problématiques de gestion des eaux, de l'énergie, de l'urbanisation, des espaces publics et des infrastructures. Elle souligne le bénéfice à traiter simultanément ces aspects, par exemple la décision d'établir une plateforme d'édification de la première « pièce urbaine », afin d'assurer un écoulement gravitaire des eaux et qui de surcroît minimise les déplacements de terre. Même si l'on peut douter qu'un tel quartier soit reproductible dans un tissu urbain plus dense, il montre une voie alternative qui préserve des espaces naturels et les intègre à l'urbanisation. Le principe est simple : stocker les précipitations au plus près de leur point de chute par des ouvrages aménagés le plus souvent en surface. Toitures végétalisées, noues, zones d'infiltration, chaussées réservoirs, espaces inondables, etc. Ces dispositifs s'adaptent au foncier disponible et multiplient les obstacles à l'écoulement : par les sols avec des traite-



ments végétaux améliorant le stockage local, par le nivellement, avec des modelés circonscrivant les espaces inondés et enfin, par la disposition d'ouvrages comme les noues de collecte aménagées au droit des pentes.

page gauche:
Projet de gestion et d'évacuation des eaux pluviales, PLQ Communaux d'Ambilly, PAC MICA, Ar-ter, S.J. Bendahan, EDMS, Viridis, CITEC, DGAT, DGNP, 2010.

La gestion des eaux se fait à ciel ouvert, l'eau est évacuer à l'extérieur des pièces urbaines A2 et B, PLQ Communaux d'Ambilly, PAC MICA, Atelier Bonnet architectes, Ar-ter, EDMS, DGAT, 2010.

Maillage viaire : penser et construire la voie publique

La ville passante comme alternative à la ville morcelée et diluée

Penser simultanément les infrastructures, le paysage et les nouveaux quartiers

Les trams, entre effets de coupures et délaissés

La notion de boulevard urbain comme alternative

Le modèle de la voirie moderne avec sa spécialisation fonctionnelle perdure à Genève à toutes les échelles de projet. Qu'il s'agisse du maillage d'un nouveau quartier, du réaménagement d'un axe structurant ou d'une entrée de ville, on sépare les fonctions, avec pour conséquence l'absence de lien structurel entre la voie et l'urbanisation environnante. Or la conception des tracés viaires est un acte qui doit redevenir partie intégrante du dessin de la ville et qui doit permettre de réconcilier vie locale et circulation. A l'échelle des tissus urbains, la voie dessert mais peut également être ce qu'elle a toujours été par le passé, le support de l'édification. Cette conception articule tant la logique routière, qui vise à favoriser les flux et le passage, que la logique urbaine, qui cherche à stabiliser, à croiser, à rassembler. Les relations entre le maillage viaire et la morphologie urbaine doivent revenir au centre de la pratique urbanistique.

La ville passante comme alternative à la ville morcelée et diluée

Dans la dimension territoriale, il y a la part de l'infrastructure, tout ce qui est routes, ponts, canaux, égouts, câblage... et celle des territoires. L'infrastructure n'est pas un mal en soi, on l'utilise tous, mais il faut considérer le territoire sur lequel elle s'inscrit comme un bien aussi précieux, et reconquérir les territoires qui ont été saccagés par ceux-là mêmes qui, aujourd'hui, normalisent la verdure (Mimram).

Par le passé, il s'est agit d'agrandir la ville en colonisant le territoire par couronnes successives, puis avec l'essor de la voiture par des quartiers périphériques et satellites (Meyrin, Onex, Lignon, Gradelle, etc.). Aujourd'hui, le projet d'agglomération traverse la frontière et renforce la structure multipolaire du développement. Tissant des liens avec des centralités toujours plus éloignées du centre urbain principal de Genève, le projet d'agglomération devra entreprendre simultanément, avec et contre les moyens techniques des infrastructures, un vaste maillage urbain et maîtriser deux tendances à l'œuvre aujourd'hui dans l'urbanisation des territoires : la fragmentation et l'illisibilité. Déjà dans les années 60, les travaux de K. Lynch mettent au premier plan la dimension de la perception de l'espace urbain en insistant

page gauche:
L'urbanisme du réel/l'urbanisme du fantasme/l'urbanisme du possible, «La ville franchisée, formes et structures de la ville contemporaine», p.317.

La ville passante ou une juxtaposition d'environnement sécurisé?, «La ville passante», p.23.

page droite:
Plan d'extension des voies de communication de la Ville de Genève et des communes suburbaines, y compris Carouge, CRR/DAEL, «1896-2001 Projets d'urbanisme pour Genève», 2003.

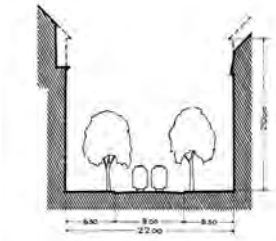
Projet rectifié pour les alignements de la Ville de Carouge avec les profils des nivellements des rues, 19 mars 1983, Plan Viana, Corboz, A., «L'invention de Carouge, 1772-1792», p.309. 1968.

sur la nécessaire «lisibilité» du paysage de la ville. Plus récemment, selon l'urbaniste D. Mangin, nous aurions le choix entre trois scénarios: celui de l'urbanisme du réel consistant à poursuivre les tendances contemporaines, celui d'un urbanisme du fantasme avec ses écoquartiers et la fin du tout-voiture ou encore celui d'un urbanisme du possible consistant à inventer de nouvelles formes urbaines, moins productrices de dépendances automobiles et d'enclavement, visant à «répondre à une demande de sens» liée à «l'idée de ville que chacun porte en nous, à côté de celle de village, si prégnante du fait de l'héritage rural». L'urbanisme du possible, pourrait s'articuler autour d'une réflexion sur le tracé, la densité et l'hétérogénéité: «privilégier l'urbanisme de tracé plutôt que l'urbanisme de secteur, la ville passante plutôt que la juxtaposition d'environnements sécurisés, la ville métisse plutôt que la ville homogène (Mangin, p.321).

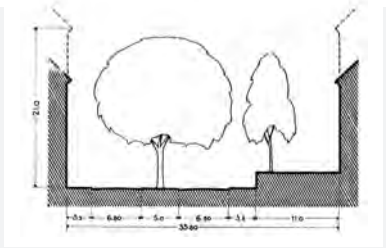
La rue, base de l'édification de la ville

La notion de «ville passante» constitue une alternative au développement récent du tissu périphérique. Ces ensembles ont perdu le rapport urbain fondamental à la rue et n'offrent pas les qualités de densité, de mixité, et d'adaptation que l'on trouve dans les quartiers centraux. La rue doit retrouver sa fonction de combinaison de l'habitat, des commerces, activités de circulation (transit et desserte) et de jouissance de l'espace public: arbres, bancs, cafés, vitrines, etc. Le propre de la rue n'est pas seulement de participer à la production d'un espace très connecté, il contribue aussi à la formation d'un espace public ouvert à différents usages, peu spécialisés, et donc adaptable dans le temps. La mobilité a bien sûr existé de tout temps, à partir du moment où des voies ont desservi des parcelles bâties, ou appelées à être bâties, et ce à des échelles plus ou moins vastes, hameaux, villages, bourgs, villes ou métropoles. Le déplacement est lié au chemin, à la voie ou à la route. Ces éléments sont les substrats de la mobilité. La voie est un parcours, elle suit un tracé et elle dessert, mais elle est aussi généralement le support de l'édification. Cette donnée revêt une valeur quasi-universelle, elle est constitutive de la ville (voir par exemple l'exemple bien connu du plan de Carouge «Plan Garella», 1772). Durant les XVIII^{e}, XIX^{e}, et XX^{e} siècles, la composante paysagère marque les nouveaux systèmes urbains: systèmes verts urbains, plans d'extension urbaine le long d'axes verts et ring vert. Elle engendre de nouveaux dispositifs dans la ville: places, rues, boulevards, cours, avenues, allées, mails, promenades squares, parcs, quais, ponts, berges (voir par exemple «Plan d'extension des voies de communication de la Ville de Genève et des communes suburbaines, y compris Carouge», concours 1896).

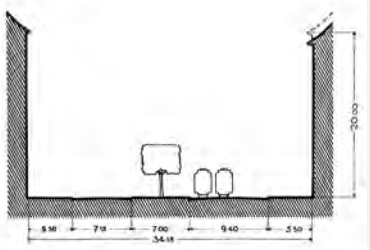
1.



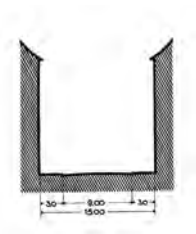
2.



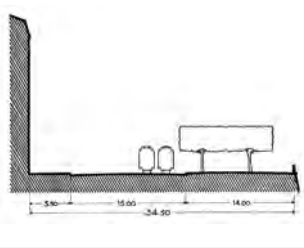
3.



4.



5.



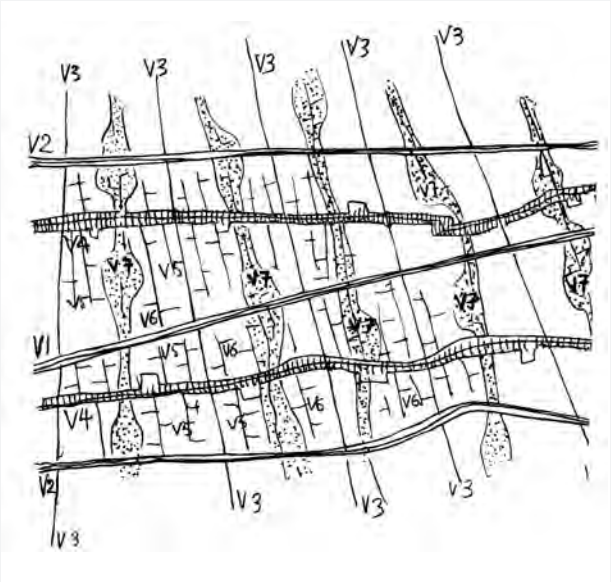
Images de rues (Strassenbilder) tirées du premier manuel d'urbanisme en Suisse, Martin, C., & Bernoulli, H., «Städtebau in der Schweiz, Grund Lagen», Fretz et Wasmuth Verlag Zürich, pp.47, 48, 50, 51, 52, 1929.

1. Zürich, Bahnofstrasse
2. Genève, rue Sénebier
3. La Chaux-de-Fonds, avenue Léopold-Robert
4. Biel, Zentralstrasse
5. Luzern, Schweizerhofquai

Une ville diluée et morcellée par la viabilisation

La tendance actuelle la plus critique par rapport à l'urbanisme des années 50 se réfère à l'intégration de l'espace libre dans le tissu urbain, et à une relation renouvelée entre Plan et Projet (Siza).

Progressivement, au milieu du XXe siècle, l'ensemble de ces dispositifs urbains sont abandonnés au profit de la logique du raccordement, imposée par des réseaux de plus en plus indépendants de la forme du territoire, des quartiers et des constructions. Les plans Marais (1952-1961) marquent une rupture importante avec la séparation des flux piétons et des circulations motorisées, des espaces verts et des bâtiments. Avec les conséquences que l'on connait sur les formes urbaines et architecturales. La rue a été abandonnée dans sa fonction de desserte des immeubles et d'interface entre l'espace public et l'espace privé. A la même époque, sous l'égide de l'ingénieur J. L. Biermann, les projets des grandes voiries urbaines et périurbaines élaborées avant la Seconde Guerre mondiale sont détournées au profit du réseau à grande vitesse, avec son registre formel de ponts, de viaducs, de talus et de dénivelés qui s'enfoncent jusqu'au cœur des villes (T 104, pont de l'Ecu, route des Jeunes, avenue Vibert, dénivelé Micheli-du-Crest, etc.). La conception de ces grandes voiries routières répondait à des critères précis qui liaient intimement les tracés aux caractéristiques fonctionnelles de la voie: vitesse, nombre de files, flux, carrefours fluides, etc. La recherche de l'efficacité maximale des flux a eu pour conséquence l'absence de lien structurel entre la voie et l'urbanisation environnante: le passage des piétons est organisé en sous-terrain ou en passerelle. Avec l'essor de la voiture – 2500 voitures en 1945 et 50'000 voitures en 1960 – on assiste à la prolifération d'ensembles pavillonnaires distants des centres urbains mais qui, à la faveur des infrastructures, s'y relient aisément. Tous ces secteurs de faible densité, allant de la zone monofonctionnelle industrielle par exemple, au lotissement périurbain, se répandent suivant la même principe satellitaire. Un archipel de tissus extensifs et autonomes, de rues en impasses ou en boucle où il faut toujours revenir sur ses pas. Un espace à faible densité où le cheminement est interminable, inadapté aux vélos et aux piétons, s'est organisé en dehors de tout projet urbain.



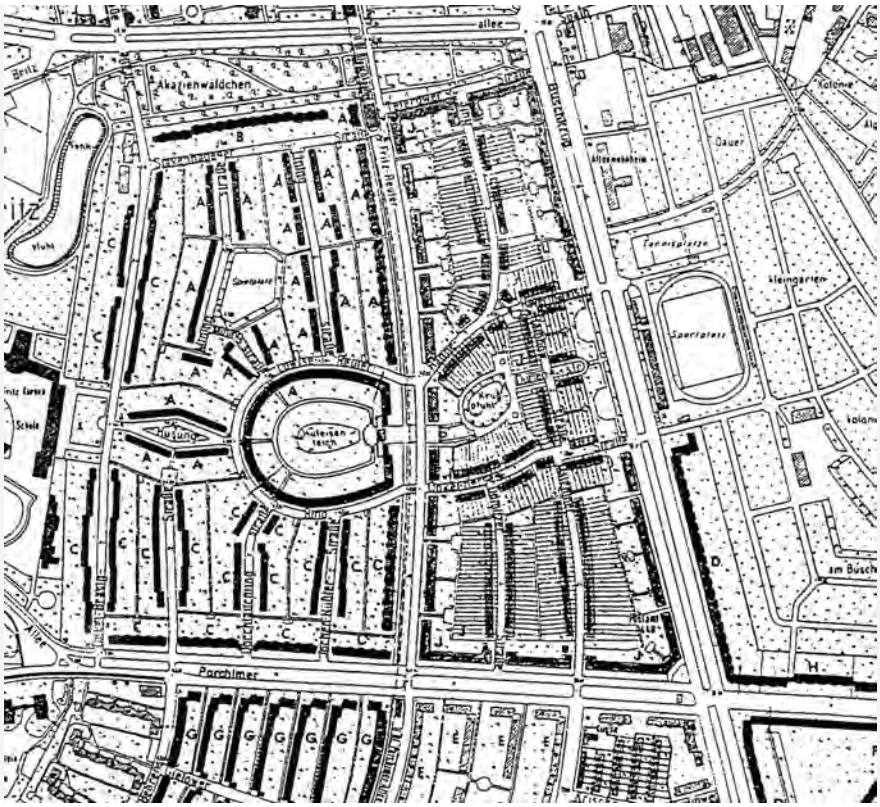
L'irrigation du territoire par les 7V selon Le Corbusier, « La ville franchisée, formes et structures de la ville contemporaine », p.357.

L'architecture franchisée doit être un produit routier accessible, visible et espacé: localisation et accessibilité des magasins Ikea en France, « La ville franchisée, formes et structures de la ville contemporaine », pp.122-123.

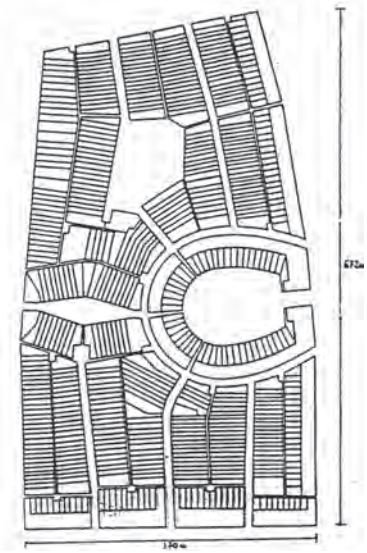
Penser simultanément les infrastructures, le paysage et les nouveaux quartiers

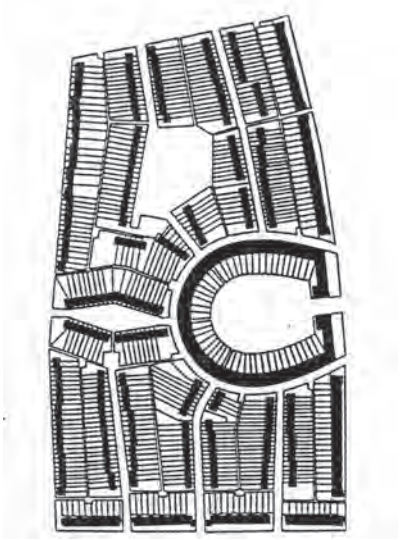
Si l'écoquartier est un isoloir qui oblige à garer sa voiture dans le quartier d'à côté, son intérêt est limité. Le problème, c'est davantage de fabriquer du lien entre les quartiers. Il ne faut pas que les normes environnementales atteintes par certains bâtiments camouflent une détérioration générale des conditions de vie ou de ville. Le problème prioritaire reste celui de la trame générale de la ville. C'est dans un rayon de 50 kilomètres qu'il faut penser les choses. Le grand territoire permet d'intégrer le rapport à de nouvelles centralités, à la nature, à l'agriculture périurbaine, à l'industrie (Mangin, entretien, 2008).

Le lien entre architecture et mobilité concerne bien entendu la création des nouveaux quartiers : les périmètres d'aménagement coordonné (PAC). Dans ce cadre, la Commission a souligné l'importance de développer un véritable maillage du territoire permettant d'assurer la constitution dans le temps de nouveaux tissus urbains : le réseau, le parcellaire et le bâti. L'ensemble de ces questions sur le tracé des villes est aujourd'hui en débat mais cela prend la forme de querelles de spécialistes entre urbanistes - architectes et ingénieurs de voirie, sans que les responsables politiques ne mesurent réellement les enjeux de société qu'ils recouvrent, les conséquences urbanistiques qu'un dispositif peut engendrer : nouvelles urbanisations découplées des autres quartiers, dépérissement des commerces et, en d'autres termes, création de banlieue. La Commission constate que la conception des PAC est encore fortement marquée par le rejet du modèle de la rue. Le risque de produire des quartiers monofonctionnels liés aux dispositifs de coupure mis en place pour dissuader le transit risque de produire de nouvelles enclaves. Or, la mixité et l'adaptation dans le temps nécessite une part d'accessibilité en transport individuel (TI) en complément d'une excellente desserte en transport public.

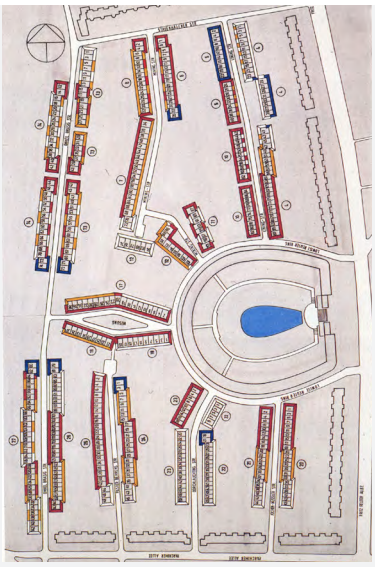


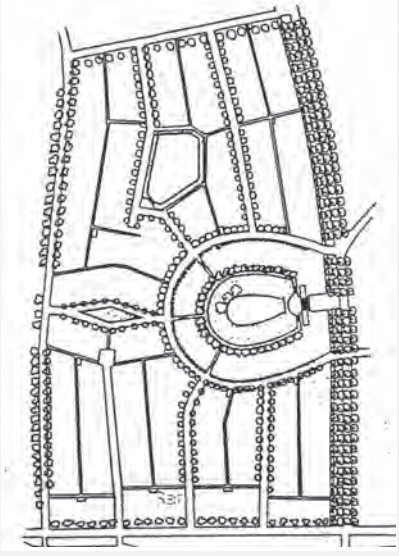
Le « Britz » de Berlin est l'une des Siedlungs les plus importantes édifiées sous la république de Weimar : 2317 logements édifiés en 6 phases successives (1925-33) sous la direction de B. Taut et M. Wagner, Ecole de Rennes, pp.179-183.





1. Tracé des voiries autour des étangs
2. Découpage parcellaire
3. Bâti sur parcellaire
4. Plan des couleurs
5. Plan des plantations



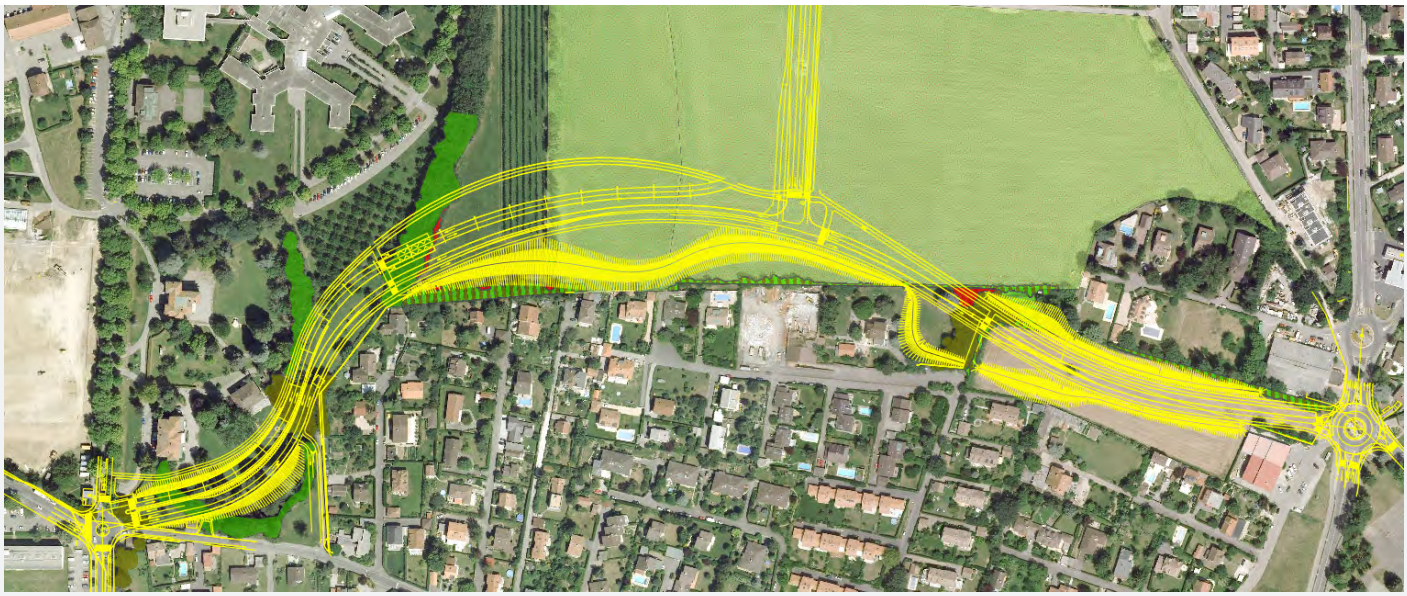


Des quartiers enclavés et organisés en impasse

La Commission a exprimé ses réserves quant à une conception du réseau des nouveaux quartiers avec des voies en impasse. Lors de l'examen du plan directeur de quartier La Chapelle-Les Sciers, elle avait souligné l'abandon de plusieurs maillons du réseau secondaire visant à assurer la perméabilité du tissu urbain, notamment dans le secteur en zone industrielle et artisanale et en direction des quartiers adjacents. Afin de limiter le transit, dans le cas du PLQ de Meyrin-Les Vergers, la Commission relevait que l'aménagement en impasse de l'unique rue d'accès (la promenade des Vergers) risquait de compromettre la viabilité des activités et des services prévus. S'appuyant sur les expériences des écoquartiers menées à Freiburg in Brisgau, l'abandon de la desserte de quartier au profit d'une « desserte par poche » produit des quartiers tranquilles et presque uniquement résidentiels. Or, la Commission considère qu'on surestime les nuisances consécutives à la desserte locale et qu'on est en train d'imposer une nouvelle forme de zonage. En effet, les nouveaux quartiers devraient également être l'occasion de réfléchir à la place des lieux de travail tertiaire contemporains ou de services à la personne, d'artisanat, etc. qui sont constamment repoussés dans des zones ad hoc.

Le partage de la voirie et la géométrie routière

Même si la règle de la séparation des circulations motorisées et des déplacements des piétons ne devrait plus être admise comme une valeur de la modernité, on constate que le désenclavement du PAC MICA, par la création d'un nouveau raccordement entre la route de Jussy et la rue Mirany, repose toujours sur ce principe, ainsi que sur une géométrie routière favorisant la vitesse. La Commission relève que le dispositif proposé ne garantit pas la perméabilité transversale entre les différents quartiers. Si sur l'ensemble du tracé, les deux passages piétonniers prévus sont insuffisants, tout franchissement supplémentaire est compromis par les mouvements de terrains prévus (1,5 mètre environ). Par ailleurs, la spécialisation des voies selon leurs fonctions et leurs modes de transport « sites propres », favorise la vitesse maximale de chaque mode et, de ce fait, l'insécurité des traversées. Ce principe va, de plus, à l'encontre des études de comportement des automobilistes qui ont montré que la perception de nombreux obstacles dans un champ de vision rapproché favorise l'attention, la prudence, autrement dit des comportements urbains. De plus, la géométrie routière du nouveau maillon permet aisément de grandes vitesses dans les courbes; elle crée de nombreux « délaissés de voirie » et déconnecte bâtiments et voies. In fine, ce dispositif procurera un sentiment d'espacement considérable des objets et des quartiers entre eux.



Maillon routier MICA : une route qui « dessert » mais qui n'est pas le support de l'édification et qui offre peu de perméabilité par rapport aux quartiers environnants, étude d'impact sur l'environnement, CSD, DCTI, 2009.

Le modèle bernois : cohabitation des usagers et mise en valeur du développement urbain

Nous en venons donc soudainement à remettre en question des tabous. Les passages pour piétons – jadis symbole de la sécurité des piétons – ne sont pas du tout si sûrs qu'on le pensait. Nous envisageons donc de permettre aux piétons de traverser la chaussée ici ou là hors des passages cloutés. L'idée d'accroître la sécurité en créant une insécurité, sur les routes où la vitesse autorisée est basse, se propage rapidement. A l'ère des chauffards, nous découvrons une nouvelle approche du bon sens (Office des ponts et des chaussées du canton de Berne, 2007).

Dans le cas du concept général des espaces publics du PAC Frontenex-La Tulette, la Commission relève l'intérêt de requalifier le chemin de la Gradelle, future colonne vertébrale du quartier, pour permettre le développement de la vie de cette localité ; l'enjeu étant d'assurer des échanges transversaux entre les deux rives aujourd'hui séparées par une voie où le trafic domine et de trouver des solutions tenant compte à la fois des besoins de l'homme, de l'habitat et de l'environnement. « Réparer une rue » signifie en maints endroits réaménager l'espace routier en même temps que les espaces d'échanges et de rencontre. Se basant sur le modèle bernois, le projet d'aménagement du chemin de la Gradelle propose une zone médiane offrant des possibilités d'usages multiples (voir concept des espaces ouverts du PAC Frontenex-la Tulette, ch.3). Dans le domaine du trafic au centre des localités, le canton de Berne a souvent été un précurseur et a introduit des innovations comme notamment dans le cas de la Seftigenstrasse à Wabern, où trams et voitures circulent sur la même voie. Comme avant, ces axes absorbent le trafic motorisé et les transports publics, mais d'une manière beaucoup plus compatible avec leurs autres fonctions. Il ne s'agissait pas seulement de résoudre un problème de trafic, mais d'encourager la mise en valeur et le développement urbain au centre-ville par l'implantation de nouveaux commerces et équipements. En élaborant ce « modèle », le canton de Berne a défini une politique qui prône la cohabitation au lieu de la domination, d'abord dans le processus de planification et puis dans la rue. Il se caractérise par un rôle accru des urbanistes, une implication de la population et la mise en place d'un contrôle des résultats : le projet peut être amendé, amélioré, sur la base d'une évaluation.

Aménagement de la Seftigenstrasse, Wabern, canton de Berne, 22'000 v/j largeur de chaussée : 4,5/1,5/4,5, y compris la bande cyclable, source Metron.

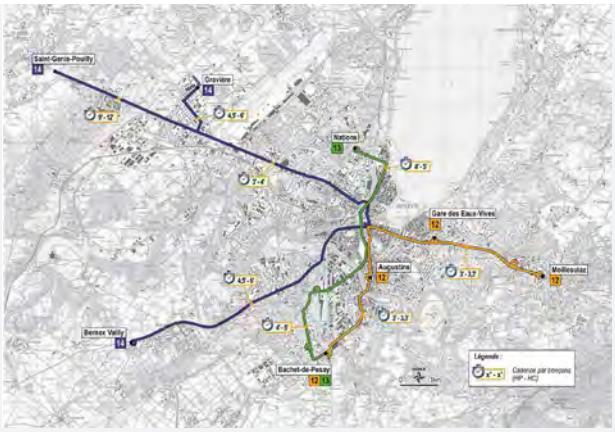
04

Les trams, entre effets de coupures et délaissés

L'introduction à Genève à la fin des années années quatre-vingt d'une alternative de déplacement par la réalisation de plusieurs lignes de tramway semble prometteuse du point de vue de l'aménagement urbain et des transports. On prévoit alors la réanimation d'un vaste réseau de tram (130 km en 1925) dans le cadre de « voies urbaines structurantes qui doivent contribuer à qualifier et structurer l'espace urbain » (plan directeur cantonal fiche 2.08). Le projet d'agglomération renforce encore la tendance et structure prioritairement le développement le long de ces axes. Toutefois, la réalisation de ces nouvelles lignes de tram ne répond pas aux ambitions du plan directeur cantonal. Alors que dans de nombreuses villes, chaque réseau de tram projeté possède son identité spécifique (paysage, mobilier, signalétique, etc.), les réalisations genevoises n'ont pas réussi la mutation de ces grandes voiries privilégiant le rapport casuel aux tissus traversés, plutôt que l'identité du réseau à l'échelle de la ville. En l'absence d'approche globale et transversale, l'organisation du profil change pratiquement à chaque tronçon en raison de différentes contraintes techniques ou foncières. Avec le projet du Glattal, Zurich a adopté une approche instituant ce qu'elle appelle un fil rouge ou gris, qui se veut une tentative de répéter le même système de profil et de stations le long de la ligne de tram, quel que soit le quartier traversé, pour conférer une identité spécifique à la ligne. Il faut relever que les aménagements genevois sont très marqués par la dissociation des flux au point que fleurissent les viaducs (tram Cornavin - Meyrin - CERN), les passerelles piétonnes (extension de Balexert), les passages sous-voies piétonniers (tram Cornavin - Onex - Bernex). A Meyrin, l'arrivée du TCMC a toutefois permis de requalifier l'entrée de la Cité et conduit les autorités communales à proposer un nouvel aménagement d'« entrée de ville » : la place Lect - Livron.

Logiques routière et d'exploitation / logique d'aménagement

La Commission d'urbanisme s'est montrée défavorable au projet du TCOB (tram Cornavin - Onex - Bernex – lot 2) allant de la place de Cornavin à la Jonction en raison de l'impact du projet sur les tissus urbains traversés : la reconstruction des ponts de l'Ile semble dispendieuse, la fragilité de la liaison entre la rive gauche et la rive droite, les dispositifs d'ingénieries, en particulier les câblages et le type de mats utilisés, péjorent excessivement le caractère des lieux. Au même titre que les bâtiments, et probablement davantage, la conception de ces éléments doit obéir à une logique de qualité urbaine et architecturale. La Commission relève que la logique d'ingénierie mais aussi celle de l'exploitant (TPG) pré-



Dès décembre 2011, Genève ne comptera plus que trois lignes de tram: la 12, la 13 et la 14, réseau tramway en 2014, source TPG.

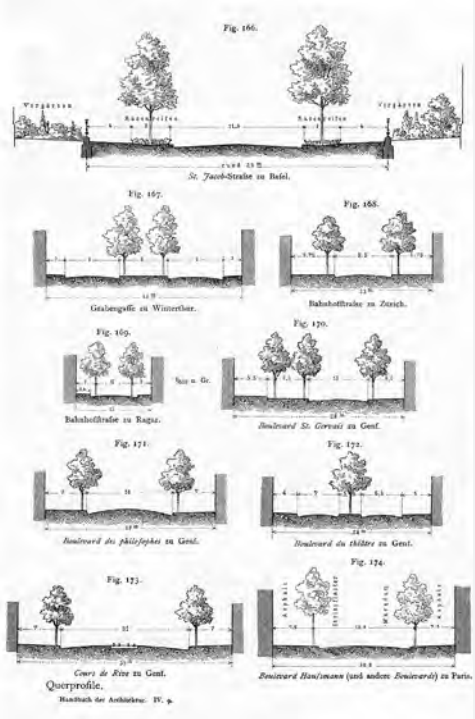
page gauche:
Aménagement de la Schwarzenburgstrasse, Köniz, canton de Berne, 22'000 v/j largeur de chaussée : 4,5/1,5/4,5, y compris 1,5 piste cyclable, source Metron.

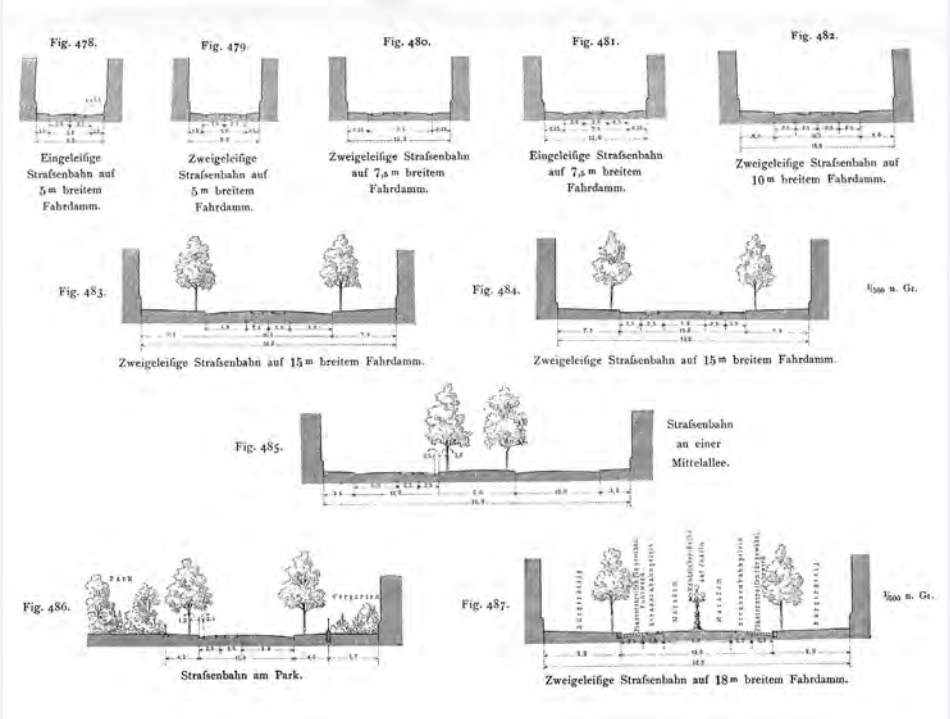
Place Lect-Livron : nouvelle entrée de Meyrin depuis le viaduc du TCMC, Manzoni Schmidig, Ville de Meyrin, 2010.

dominent aujourd'hui sur l'ensemble de ces dispositifs, alors que des arbitrages doivent être effectués pour aboutir à un véritable projet d'aménagement urbain. Elle souligne qu'en plus des systèmes d'accrochages des lignes électriques, les boucles de rebroussement produisent des espaces difficilement utilisables et intégrables en bordure des nouveaux quartiers : quartier des Semailles (PDQ Les Semailles), place des Nations, gare de Chêne-Bourg, etc. La Commission constate également que la loi H 1 50 sur le réseau des transports publics qui date de 1988, et dont fait partie l'opération « Constellation », devrait être réétudiée dans le cadre de la révision du plan directeur cantonal (PDCn), estimant qu'il y a une limite à faire converger la majeure partie des lignes de TP vers deux des trois principaux centres de transbordement. Elle souligne que pour atteindre des objectifs plus ambitieux en matière d'aménagement, la maîtrise d'œuvre des projets tram doit être entièrement reconsidérée, pour que la vision spatiale précède et intègre l'ensemble des contraintes techniques. Compte tenu des considérations qui précèdent, elle souhaite non seulement que les projets concernant les infrastructures lui soient soumis, comme la loi le préconise, mais encourage les autorités politiques à opérer de nouveaux arbitrages pour réaliser les objectifs du PDCn.

Perte de culture urbaine à Genève

Le tramway, par son impact évident sur la voie publique, oblige pour accueillir au mieux toutes ses potentialités, de reconsidérer le partage de la rue entre ses divers utilisateurs. Ce travail de recomposition de la voie publique rencontre plusieurs obstacles, freinant les réflexions et réalisations. En matière d'aménagement en faveur de la voiture individuelle, il n'est pas rare que les élus anticipent sur les vœux de leurs administrés. Depuis les trente glorieuses, les acteurs de l'urbanisme se sont désintéressés des questions formelles, c'est-à-dire des dispositifs concrets adoptés pour donner forme et équiper les territoires urbains. Certains ont souvent donné une part plus importante aux conditions d'élaboration des projets, concertation des associations (vélos, habitants, par exemple) ou à l'exploitant TPG qui impose ses vues, qu'à une réflexion sur les dispositifs urbains. Cette situation a sans doute favorisé une perte de certains savoirs techniques sur la ville et d'une manière plus large d'une culture urbaine commune à l'ensemble des intervenants. Or, les infrastructures routières et de tram s'accompagnent de nombreux équipements induits (parkings, arrêts de transport en commun, franchissements, murs anti-bruits, etc.) où les enjeux de l'aménagement urbain et des créations architecturale et paysagère doivent être directement sollicités. Le défi consiste à réaliser un espace public qui facilite la vie sociale en offrant à chacun le confort urbain qu'il attend.





La notion de boulevard urbain

Je préfère la coexistence de piétons et voitures, si vivante à Rome, ou à Naples dans la multiplicité de dialogues et même de protestations. Je considère qu'il est indispensable d'éviter les points de rupture dans la continuité des villes. L'insistance paternaliste d'éliminer tous les dangers est contreproductive, car un piéton qui sort d'une rue réservée aux piétons rencontre tout d'un coup toutes les menaces desquelles il s'est moins habitué à se défendre (Siza).

La réalisation d'un transport en commun en site propre, devrait inciter les collectivités à concevoir la voirie comme un boulevard urbain. Selon le centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU), les boulevards urbains constituent un outil essentiel pour concilier urbanisation et circulation. Dans la hiérarchie des voies, le boulevard urbain appartient donc à la famille des artères urbaines où les vitesses doivent être maîtrisées. À la différence d'une autoroute urbaine, l'emprise du boulevard ne se limite pas à la seule largeur de la chaussée, mais doit prendre en compte de nombreux usages. En effet, une emprise large est aussi l'occasion d'une meilleure appropriation de la voie par les piétons en leur réservant une large part. Il n'existe cependant pas de profil en travers type ; chaque projet doit être étudié au cas par cas, dans la relation entre le quartier traversé – le local – et les nécessités des déplacements à l'échelle de l'agglomération. Une telle voie peut tout autant servir de tracé « fondateur » pour l'organisation d'un nouveau quartier, comme dans le cas des développements prévus à Bernex-Nord, qu'apporter une armature pour la requalification de quartiers perturbés par une voirie que l'on souhaite réinsérer dans le tissu urbain. La rue de Genève est exemplaire de cette situation et la Commission se réjouit de constater que les autorités communales de Thônex évoquent dans leur plan directeur communal l'intention de réaménager cet axe, en concrétisant les intentions du projet « Espace-Rue, charte d'aménagement transfrontalière » (1999). Elle tient également à appuyer le souci des autorités communales de Meyrin qui souhaitent promouvoir un aménagement urbain cohérent de l'avenue Louis-Casaï (secteur de Cointrin).

page gauche:
Relevé des différents profils de rues avec insertion du tramway, des plantations, Stübben, J., « Der Städtebau », 1ère Edition 1890, Edition Vieweg, pp.97, 231, 1980.

Aménagement des espaces publics complémentaires à l'insertion d'une nouvelle ligne de tram, place centrale et renforcement de l'intermodalité, Le Havre, Y. Lyon, MRS transport et développement, Werk, p.31, n°3 2010.

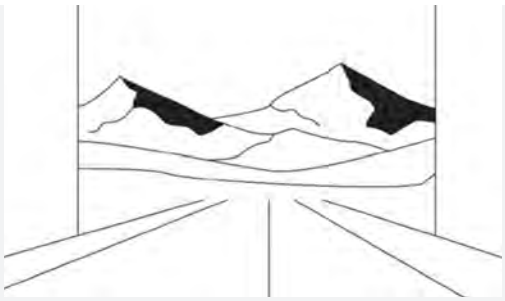
La profondeur de champs oblitérée

Garder ouvert le vide : c'est le plus grand de tous les arts ! (Handke).

L'hypothèse de créer une synergie entre l'arrivée du tram (TCMC) et le centre commercial de Balexert montre l'intérêt des grandes enseignes à l'égard des transports collectifs. Toutefois, la Commission rappelle qu'une route appartient au domaine public et que son appropriation par le « privé » doit demeurer exceptionnelle. La Commission s'est montrée défavorable à l'extension du centre commercial car le volume annexé occasionne un espace couvert de 130 mètres de long sur 5 mètres de haut. Si la Commission admet à l'évidence que l'entrée piétonne actuelle doit être améliorée, elle souligne les qualités de dégagement et la profondeur de champs de la route de Meyrin. Son tracé typique des routes françaises du dix-huitième siècle dite « en droiture » épouse le relief et ouvre des vues sur le grand paysage, qui sont oblitérées par le nouveau volume bâti. La Commission a suggéré de ménager une entrée dans l'épaisseur du parking existant, en supprimant quelques places de stationnements correspondant au report d'une partie de la clientèle vers le tram (estimé à 25%) et de densifier la pointe du site occupée notamment par un garage.

Concevoir la rue comme un espace desservant deux rives

Qu'il s'agisse du prolongement du tram TCOB au-delà de la croisée de Bernex, du TCMC au-delà du CERN, ou de l'avenue des Communes-Réunies, le choix de changer la position centrale du site pour un site propre latéral, semble motivée par une analyse des rives existantes et par le constat de ce que l'une d'elles comporte plus d'utilisateurs que l'autre (ce qui ne sera plus le cas à terme). En rompant avec les règles de symétrie de la rue traditionnelle, on introduit un déséquilibre qui renforce in fine l'aspect routier de la voie. La position centrale de la plate-forme du tramway offre de nombreux avantages puisqu'elle permet de scinder la chaussée en deux et facilite la traversée des piétons. La plate-forme tram joue alors le rôle d'un terre-plein. La ligne peut couper un rond-point (comme dans le cas de la Seftigenstrasse, Wabern, Berne) et elle permet de fluidifier l'ensemble du trafic sur la voie, en obligeant chacun à se tenir dans son espace. Il est important de relever que l'ensemble des traités d'urbanisme publiés dans l'entre-deux-guerres au moment du développement des réseaux de tramway, défendent nettement la position centrale pour les voies situées dans les zones urbaines et la position en accotement sur les trottoirs pour les espaces de faible densité. « On ne peut se satisfaire de façon durable de voies dissymétriques, excepté lorsqu'on a affaire à un mur, un fleuve ou un parc » (Joyant, E., « Traité d'urbanisme », Pa-



Profondeur de champ de la route de Meyrin, PACA Genève-Meyrin-Saint-Genis, équipe Obras, Projet d'agglomération, juin 2009.

Aménagement du tram de Bordeaux Jean Jaures, photos MRS transport et développement, 2010.

ris, 1923, in Malverti). Par ailleurs, il est nécessaire de pouvoir lire une continuité dans les projets d'aménagement, qu'il s'agisse des trottoirs, des pistes cyclables, des chaussées, des matériaux de revêtements, du mobilier urbain et des plantations. La voie travaille par bandes dans le plan. La voie de tramway avec ses stations doit s'intégrer à ces bandes continues dans la ville. Le trottoir a pour mission d'accueillir les déplacements des piétons, les plantations, le mobilier urbain, l'accès au quartier et le cas échéant l'accès aux propriétés riveraines. Ne pas respecter cette règle de continuité revient à nier la notion même de rue.

Bibliographie

LYNCH, K.,« L'image de la Cité », 1ère édition 1960. Dunod, 1999.
HANDKE, P., interview, 1984.
CERTU,« Les boulevards urbains, des voies qui permettent de réconcilier vie locale et circulation », n°28, janvier 1992.
SIZA, A.,« Imaginar a Evidencia », 1998, extraits traduits pour le Grand prix de l'Urbanisme 2008, p.28.
MALVERTI, X.,« Transport urbain, le tramway et ses rives : l'exemple de Grenoble », Ecole d'architecture de Grenoble.
MANGIN, D,.« La ville franchisée, forme et structure de la ville contemporaine », Editions de la Villette, 2004.
OFFICE DES PONTS ET CHAUSSÉES DU CANTON DE BERNE, « Croissance sans fin du trafic : quelles solutions ? », bulletin d'information pour les clients et les partenaires de l'office des ponts et chaussées du canton de Berne. n°7 novembre 2004.
OFFICE DES PONTS ET CHAUSSÉES DU CANTON DE BERN,« Trafic routier : oui à la cohabitation, non à la domination, le modèle bernois transposé dans la planification et la pratique », bve tba ueber berner-modell luftreinhaltung.pdf, 2007.
MANGIN, D., « La notion d'espace public libre d'accès et gratuit est de plus en plus menacée », entretien, 15 décembre 2008.
MASBOUNGHI, A., « La ville passante, David Mangin, Grand prix de l'urbanisme 2008 », Editions Parenthèses, Marseille, 2008.
MIMRAM, M.,« Le territoire est un bien précieux », article paru dans Le Monde, 05.08.2009.

La ligne verte, boulevard du Général de Gaule : un espace partagé, Nantes. Chemetoff, A., « Visites », Editions Archibooks & Sautereau, p.452, 2009.

Améliorer la dimension sociale et écologique de la ville : politique de l'habitat

La question du logement, c'est la question de la ville

Identifier les enjeux et les territoires à l'échelle de l'agglomération

Passer du modèle résidentiel au modèle urbain

Dénormer le logement social, pour une ville solidaire

Passer du modèle HLM aux LUP

Une hausse excessive des prix des terrains est le résultat d'une mauvaise politique foncière

Mettre en place une véritable politique urbaine dans le cadre des PAC

Bon nombre de solutions aux problèmes sociaux, économiques et environnementaux passent par la définition d'intérêts généraux et la mise en œuvre de politiques à l'échelle de l'agglomération. C'est le cas pour le logement en général et le logement social en particulier. Depuis 8 ans, le taux de vacance à Genève ne dépasse pas 0,2%. La question essentielle concerne la quantité de logements à produire (nettement inférieure aux besoins), le rythme de production (inférieur aux prévisions), et le rapport entre la qualité et le prix de la production (sur-représenté dans le segment supérieur du marché). Pour faire face à l'ampleur de la crise des opérations ont bien été lancées (périmètres d'aménagement coordonné). S'agira-t-il d'opérations urbaines significatives en terme de densité, d'urbanité, de mixités, d'intégration? Aujourd'hui, on ne peut plus se contenter de remplir des dents creuses avec des petits immeubles: il faut faire véritablement de l'urbanisme et de la ville. Si nous devons penser l'urgence, il est nécessaire de mobiliser la somme des expériences et des savoirs disponibles.

La question du logement, c'est la question de la ville

Mais combien de temps encore pourra-t-on se passer d'un rêve sur la ville?

Depuis l'après-guerre, les politiques de l'habitat ont oscillé à Genève entre deux tendances. D'un côté, on a construit de grands ensembles d'habitations, significatifs en matière de logement avec des espaces collectifs généreux. De l'autre, on a réalisé des lotissements pavillonnaires visant à satisfaire l'aspiration à l'habitat individuel. Aujourd'hui, le défi consiste précisément à éviter ce clivage entre collectif et individuel, entre bâti et nature, entre centre et périphérie, entre proximité et distance, entre individualisme et urbanité. A l'occasion du discours de St-Pierre, le nouveau Conseil d'Etat (2010-2013) a soulevé la nécessité d'une «politique de la ville» et annoncé la création d'une délégation à cet effet. Cette décision marque un tournant dans l'émergence de la question urbaine. «Penser la qualité de la vie, cela signifie que l'on ne veut plus subir la ville, mais la construire comme un lieu de vie, de partage et de civilisation, pour cultiver le plaisir de vivre ensemble» (Conseil d'Etat).

Densité et art de vivre ne sont pas incompatibles

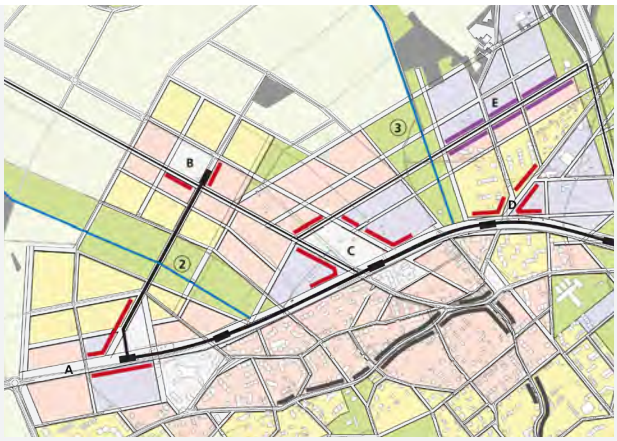
Les défis imposés par la démographie et le développement durable remettent au cœur du débat l'urbain et la ville. « Aujourd'hui il ne s'agit plus de construire la ville à la campagne ou la campagne dans la ville. La ville reste le lieu privilégié pour l'échange entre les hommes, le contact personnel, le face-à-face, la rencontre » (Rogers, p.771). Si la densité est un élément concourant au développement durable, les nouveaux quartiers appliquant ces principes ne peuvent se départir d'une recherche d'urbanité : continuité urbaine forte, implantation d'équipements couturés à la ville, mixité de programme avec des équipements culturels, des services et des commerces, un dessin de rues, de places et de jardins. Dans le cas d'un quartier fabriqué ex nihilo, il est nécessaire d'inventer un scénario urbain à même de créer un quartier accroché à la ville existante. C'est-à-dire révélant des qualités de continuité, des respirations, des surprises propres à la ville sédimentaire, celle-là même qui s'est construite au fil du temps autour d'avenues, de places, de rues et de venelles et non pas uniquement d'une succession de bâtiments, d'arbres et de parkings.

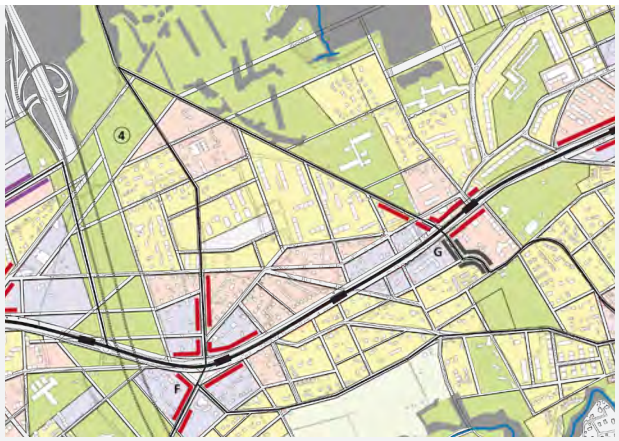
Identifier les enjeux et les territoires à l'échelle de l'agglomération

Beaucoup de problèmes que rencontrent les agglomérations urbaines nécessitent en effet que l'on dépasse les logiques politiques et électorales de la proximité de l'échelle communale. La démocratie territoriale ne peut en effet se limiter à une démocratie de voisinage. (...) Dans ces conditions, comme s'étonner qu'il soit difficile de trouver des pouvoirs locaux porteurs de projets de construction de logement sociaux là où il faudrait en construire, c'est à dire dans les quartiers des couches moyennes ou aisées ? (Ascher).

Mettre sur pied un exécutif d'agglomération

Dans le cadre du projet d'agglomération, on a estimé à **100'000 le nombre de logements nécessaires sur le canton à l'horizon 2030**. Le monitoring du plan directeur cantonal montre non seulement que les objectifs fixés en 2001, soit 1'600 logements/an, (contre 1'350 logements/an réalisés de 2000 à 2009), ne sont pas atteints mais qu'il faudrait construire annuellement 2'500 logements dans les dix prochaines années pour résorber la crise (engagement du Conseil d'Etat, discours de St-Pierre). Dans ce contexte, la Commission d'urbanisme encourage les autorités à renforcer la communication et les





page gauche:
Scénario de développement urbain à partir du TCOB, PACA Bernex-nord, Manzoni Schmidig architectes, Projet d'agglomération, 2008.

Nouveau centre régional à Bernex, ville compacte, passante et de nouvelles centralités urbaines, PACA Bernex-nord, Manzoni Schmidig architectes, Projet d'agglomération, 2008.

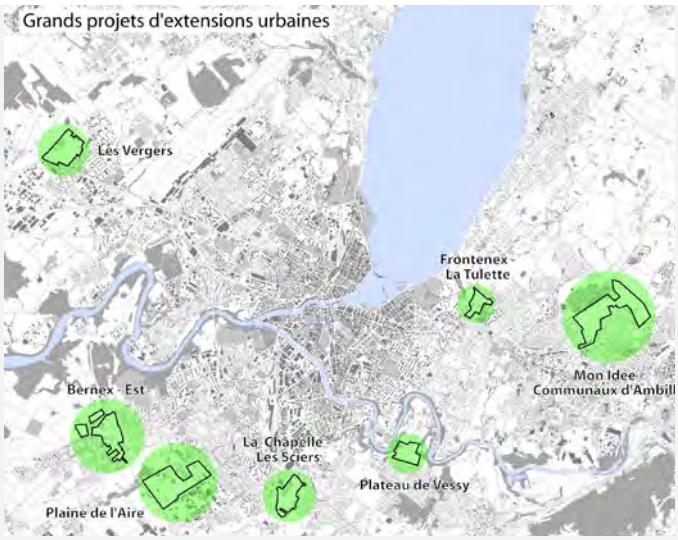
débats sur les enjeux que comporte la politique urbaine au sein de l'agglomération, afin de consolider une vision commune, solidaire et équilibrée de la région. La Commission souligne qu'aujourd'hui c'est bien à l'échelle de l'agglomération que les déséquilibres s'opèrent. La mauvaise utilisation du sol genevois se reporte au-delà du canton au détriment des surfaces agricoles françaises et vaudoises. La question de la densité ne devrait plus être l'enjeu de marchandages entre les différents niveaux politiques. Les secteurs de rééquilibrage des populations en terme de mixité sociale devraient être définis. Si ces règles existaient au niveau de l'agglomération, elles favoriseraient certaines options lors des concertations organisées avec les communes. Selon l'urbaniste François Ascher, pour pouvoir dépasser les antagonismes locaux, il faut mettre sur pied un exécutif d'agglomération puissant, qui ne soit pas sous la pression des élus communaux, mais qui émane directement de toute la population de l'agglomération.

Politique de l'habitat depuis 2001

Je prétends que dans le domaine du logement, il n'y a plus de volonté politique depuis très longtemps. Il n'y a pas de locomotive, personne qui pousse à la construction de logement sociaux. (...) Je suis catégorique: s'il y avait une politique permanente, continue et volontariste du logement, cela n'arriverait pas (Dupont).

S'inscrivant dans un contexte de pénurie aggravée comparable à celui qu'a connu Genève au sortir de la deuxième guerre mondiale, la Commission a constamment rappelé la nécessité d'atteindre les objectifs fixés par le plan directeur cantonal 2015 (PDCn). Consécutivement à l'adoption de ce dernier en 2001, les politiques de l'habitat se sont orientées d'une part sur le renouvellement urbain de la deuxième couronne (trains de mesures) et, d'autre part, sur le développement de grands périmètres de développement, les projets d'aménagement coordonnés (PAC). Si l'action engagée depuis 2001 dans le cadre des grands périmètres n'a pas encore porté ses fruits, la densification de la 2e couronne rencontre, elle aussi, des difficultés. En effet, malgré le potentiel existant dans cette zone, soixante ans après son déclassement, sa densification progresse à petit pas en raison de l'absence de maîtrise foncière et du morcellement de la propriété. Parallèlement au développement des PAC engagé depuis 2001, plusieurs projets significatifs ont été lancés durant cette législature. Il s'agit des secteurs de Praille-Acacias-Vernet (15'000 logements environ), d'Artamis (250-300 logements), de Bernex-Est (850 logements), des Cherpines (3'000 logements) et des Grands-Esserts à Vessy (1'500 logements), des Eidguenots (300 logements). Le débat sur le déclassement du secteur de Cherpines, situé entre Plan-les-Ouates et l'Aire identifié dans le PDCn est menacé d'un référendum contre « la disparition programmée de la meilleure terre à légumes du canton » (Le Courrier, avril 2010).

Déclassements de la zone villa, (1er train de mesures). Construire pour demain, DGAT, 2009.



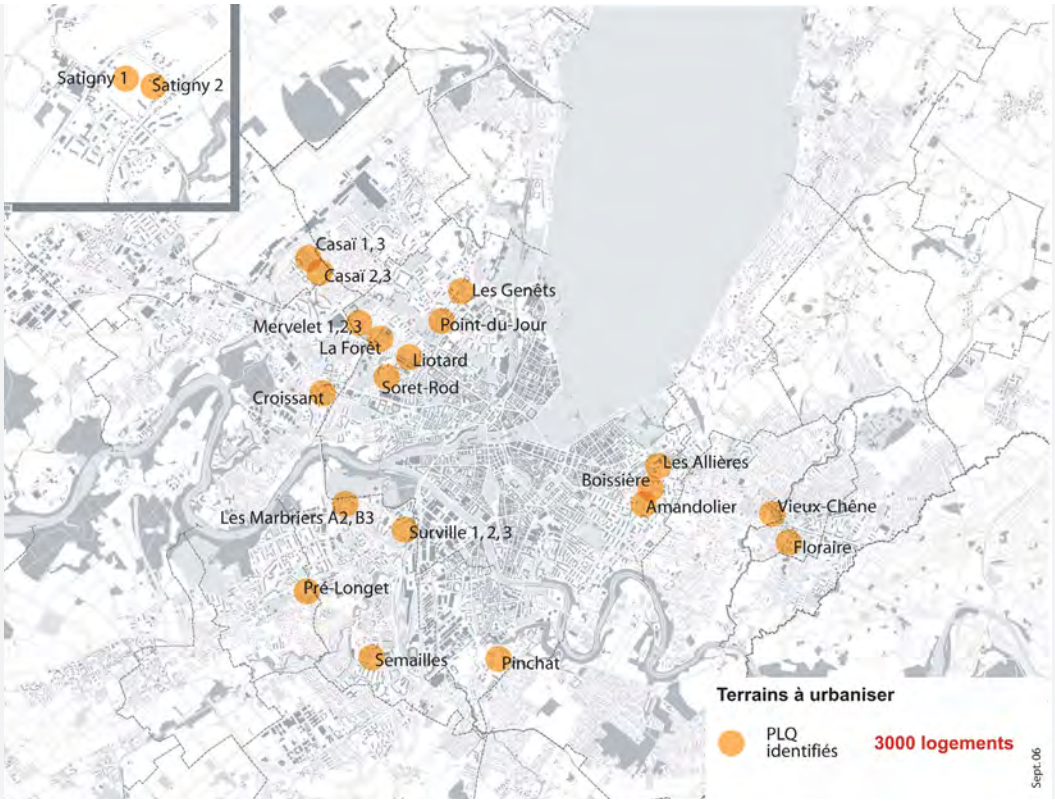
Grands projets d'extension urbaine, (2e train de mesures). Construire pour demain, DGAT, 2009.

Révision du plan directeur cantonal : inventer un véritable scénario urbain

En raison du temps nécessaire pour passer de la planification à la mise en œuvre, il faudra non seulement poursuivre les projets engagés depuis 2001 au-delà de l'échéance de 2015, mais également trouver de nouveaux périmètres susceptibles d'être densifiés. En effet, les PAC, une fois réalisés, ne suffiront pas à combler le déficit, et le renouvellement urbain de la deuxième couronne ne constitue pas, selon les estimations, un apport suffisant. Il s'agit donc dès aujourd'hui d'anticiper le temps des procédures en préparant les bases de nouveaux quartiers urbains. A l'échelle de l'agglomération, une série d'études a été développée dans le cadre des projets d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) : Bernex, St-Julien-Plaine de l'Aire, Nyon-St-Cergue-Morez, Genève-Eaux-Vives-Annemasse, Carouge-Veyrier-Etrembières, Genève-Meyrin-St-Genis, Genève-Ferney-Gex et l'axe Genève-Rolle. Dans ce cadre, le PACA Bernex-Nord se révèle significatif en matière d'urbanisation à partir de Bernex-Est (PAC) et du prolongement de la ligne de tram TCOB, mais aussi par la densification du plateau de Lancy.

Passer du modèle résidentiel au modèle urbain

La Commission relève de manière générale que la densité des nouveaux quartiers et des secteurs de renouvellement urbain est plafonnée selon le modèle des années 60 à un indice d'utilisation du sol (IUS) de 1,2. Cette densité n'est pas suffisante pour créer un véritable tissu urbain animé où des commerces de proximité peuvent subsister. Cette densité donne lieu également à de nombreux projets de « plots disséminés dans la verdure », derniers avatars des années 60 sans la qualité de composition urbaine de ces derniers. Dans le cas du PAC La Chapelle-Les Sciers, on démultiplie la même forme ponctuelle sur l'ensemble du territoire sans hiérarchie dans la composition et présence de centralité. En revanche, la première pièce urbaine explorée dans le cas du concours du PAC MICA (2008) démontre le potentiel et la diversité morphologique développée sur la base d'un IUS de 2. Toutefois, sur l'ensemble du PAC MICA, la profusion de parcs prévus diminue largement la densité obtenue dans la première pièce urbaine. En terme de densité générale, on s'approche d'un ensemble aéré des années 60 : 0,8 d'IUS (non inclu le maillon routier).



Terrain à urbaniser en 3e zone de développement, (3e train de mesures), Construire pour demain, DGAT, 2006.

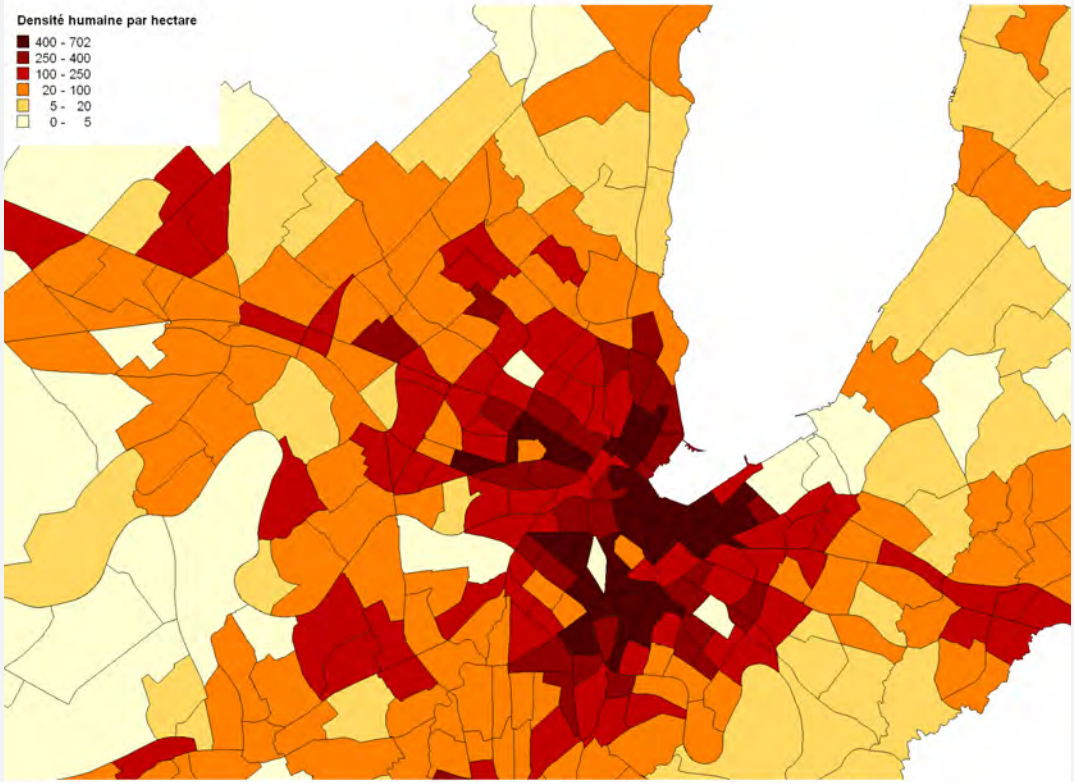
La Commission insiste sur la nécessité de changer de paradigme : il s'agit de passer du modèle de l'ensemble résidentiel au modèle de la ville dense contiguë. La ville que nous aimons est dense. La densité ne doit pas faire peur, c'est une question de savoir-faire urbain. Le travail effectué par le DTP et l'Ecole d'architecture dans les années 1980 montre que « les densités les plus fortes sont obtenues dans les tissus anciens (IUS 3.3 pour la Vieille-Ville et 3.2 pour les Pâquis). Les densités très faibles correspondent aux maisons contiguës et les petits ensembles des années cinquante (IUS 0.3-0.8). Entre ces extrêmes, existe une large palette de formes d'urbanisation possibles : de densité assez forte (par exemple 1.9 à 2.1 pour le groupe de St-Jean, Montchoisy, Tourelle) ; ou de densité moyenne (par exemple 1.1 à 1.2 pour Tranchées, Vieux-Carouge et Onex/Communailles, très proches du 1.3 de « grands ensembles » comme Onex/Morgines, Vernier/Balexert ou Meyrin/Livron » (DTP/EA, p.25).

Dénormer le logement social, pour une ville solidaire

Les communes sont pour la plupart très homogènes. En clair, les zones qui les composent montrent la même composition sociale. Une commune riche n'a que rarement des poches de pauvreté. L'inverse est aussi vrai. On reste entre soi. Quelques communes urbaines font exception, comme Carouge, Onex et, bien sûr, la Ville de Genève, très polarisée (Bernet, 2009).

Solidarité et équilibre territorial

Le monitoring du plan directeur cantonal montre également que le déficit de l'offre en logements sociaux est estimé à **30'000 logements pour 2017**, alors que le besoin pour ce type de logements se fait de plus en plus ressentir vu la fragilité croissante d'une partie de la population. Pour la seule Ville de Genève, la totalité des quelques 4'000 logements en régime HLM disparaîtra d'ici à 2027. Ainsi, le déficit en matière de logement d'utilité publique (LUP) apparaît cruel à court terme et les objectifs fixés à l'horizon 2015 ne seront pas atteints. En revanche, il est possible de résorber la pénurie de LUP à long terme, si on se situe dans les options du projet d'agglomération qui vise à héberger 100'000 nouveaux habitants à l'horizon 2030 (seulement dans 20 ans). Par ailleurs, le



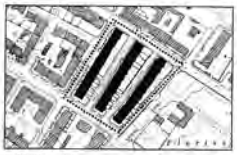
page gauche:
Répartition de la densité humaine, DGAT.

page droite:
Puiser dans la diversité et l'urbanité du tissu genevois, Indicateurs morphologiques, vol. 2, pp.13-17, 19. DTP, EAUG, 1986.

1. VIEILLE-VILLE DI= 3.3

4. SQUARE-PRADIER DI= 2.7

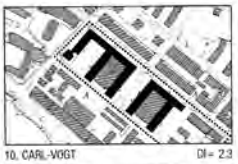
2. PÂQUIS DI= 3.2


5. CONTAMINES DI= 2.7

3. SQUARE-DU-MONT-BLANC DI= 2.8

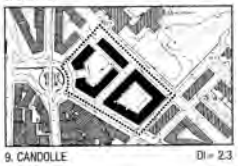
6. EAUX-VIVES DI= 2.6

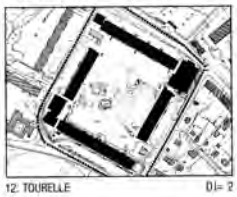
7. RUE-DE-LA-DÔLE DI= 2.6

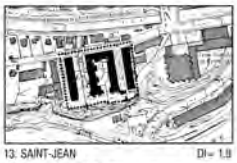

10. CARL-VOGT DI= 2.3

8. GROTTES DI= 2.5

11. RUE-DE-LAUSANNE DI= 2.2


9. CANDOLLE DI= 2.3


12. TOURELLE DI= 2


13. SAINT-JEAN DI= 1.9

16. TERRASSIERE DI= 1.7

14. MONTCHOISY DI= 1.9

17. ALLOBROGES DI= 1.8

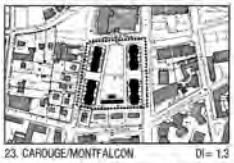
15. RUE-MUSSARD DI= 1.8

18. SURINAM DI= 1.6

19. ONEX/BOIS-DE-LA-CHAPELLE DI= 1.6

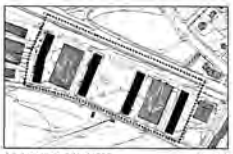
22. CHENE-BOUGERIES/CRADELLE DI= 1.4

20. CAROUGE/CHARMETTES DI= 1.6


23. CAROUGE/MONTFALCON DI= 1.3

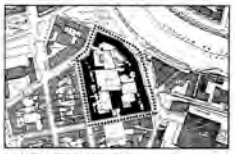
21. GRAND-PRE DI= 1.4

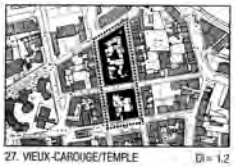
24. ONEX/MORGINES DI= 1.3

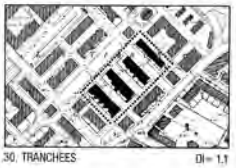

25. VERNIER/BALEXERT DI= 1.3

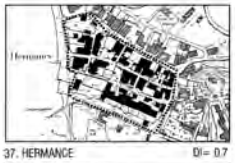
28. ONEX/COMMUNAILLES DI= 1.2

26. MEYRIN/LIVRON DI= 1.3


29. VIEUX-CAROUGE/OCTROI DI= 1.1

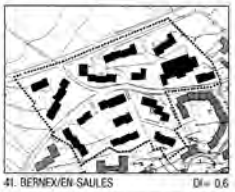

27. VIEUX-CAROUGE/TEMPLE DI= 1.2

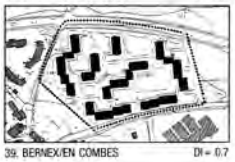

30. TRANCHEES DI= 1.1

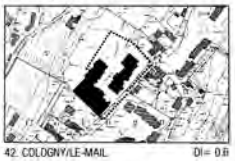

37. HERMANCE DI= 0.7

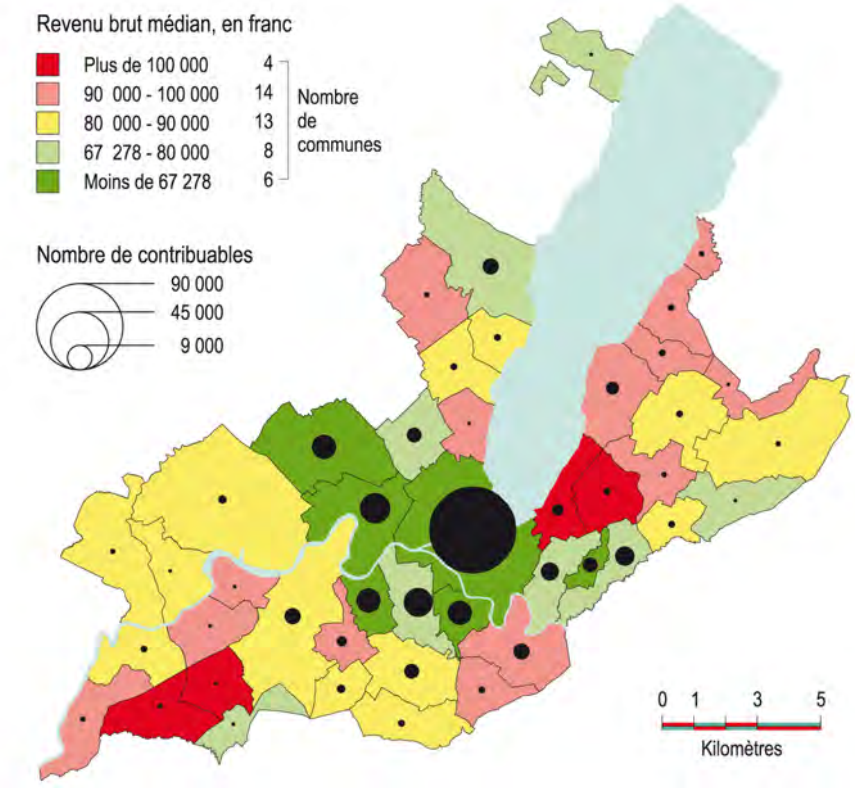
40. COLOGNY/CENTRE DI= 0.7

38. ONEX/ROUTE DE LOEX DI= 0.7


41. BERNEX/EN-SAULES DI= 0.6


39. BERNEX/EN COMBES DI= 0.7


42. COLOGNY/LE-MAIL DI= 0.8



OCSTAT, 2008, Communications statistiques n° 36, Un portrait des communes du canton et des quartiers de la ville de Genève, p.10.

Exposition Arc en rêve centre d'architecture bordeaux, Communauté urbaine de Bordeaux, 2007.

déficit en matière de logement social ne concerne pas uniquement le canton de Genève, mais aussi les communes transfrontalières. Enfin de nombreuses disparités sociales existent dans le canton. Les personnes à bas revenus se concentrent avant tout sur trois communes : Onex, Vernier et les quartiers dits populaires de la Ville de Genève, comme les Pâquis, les Charmilles, la Jonction ou Plainpalais. A l'inverse, les hauts revenus s'établissent principalement dans les communes de la Rive gauche, ainsi qu'autour du lac et au centre des villages. En raison de ces disparités, il est urgent de définir certaines règles pour améliorer l'équilibre social du territoire. La révision du plan directeur cantonal (PDCn) doit permettre de mettre en place un véritable rééquilibrage en la matière. La création d'un « Centre d'analyse territoriale des inégalités » vise, justement, à établir un suivi de l'évolution des disparités sociales dans le canton. Reste à savoir, si l'on veut soutenir un développement équilibré du territoire ou juste constater que les disparités s'accentuent.

« Lieux d'innovations, de liberté, de création de richesses, de mise en réseaux, d'éducation et de progrès social, caractéristiques de la civilisation humaine, les villes peuvent aussi aggraver la ségrégation sociale, le morcellement territorial, l'insécurité.» (Adéquations).

Qualité de l'habitat : confort, surface, appropriation

La Commission tient tout d'abord à souligner que la question du logement social ne peut pas être abordée comme l'envisage l'étude « Réduction des coûts de construction des LUP » élaborée en 2007 pour le DCTI. Elle relève que la réflexion doit se réorienter sur des considérations relevant de la disponibilité foncière, à l'échelle d'un groupement d'habitat ou d'un quartier. Elle souligne qu'il faut développer la qualité du parc social : réhabiliter, remodeler, désenclaver, densifier, mixer et favoriser la naissance de coopératives, dispositif qui promeut « le vivre ensemble » de diverses populations. Elle insiste sur l'importance de ne pas réduire les aspects qualitatifs de l'habitat et rappelle que des bureaux comme celui des frères Honegger, qui ont construit plus de 8'300 logements dans les années soixante, produisaient non seulement des logements bon marché, mais proposaient aussi des espaces excédant les surfaces définies dans la loi générale sur le logement et la protection des locataires (LGL), ainsi que des espaces collectifs soignés et des prolongements de l'habitat de qualité.

Fixer des objectifs plutôt que des normes

La Commission a évoqué lors d'une séance plénière la position de l'architecte Nicolas Michelin qui pense « qu'il faut abandonner la pratique normative qui fixe les

règles pour atteindre l'objectif et évoluer vers une façon de faire prospective, qui définit les objectifs sans nécessairement fixer les règles pour y parvenir» (pp.104-110). Ainsi l'exigence d'économie d'énergie pourrait remplacer la norme. La période de transition que nous vivons est peut-être l'occasion de poser des exigences en terme d'économie d'énergie, de ventilation naturelle, de gestion des eaux et de développement de systèmes de chauffage intelligent, plutôt que d'imposition d'un système normatif accablant, appelé de toutes façons à évoluer. Les nouvelles contraintes liées à l'orientation, à l'épiderme des bâtiments, aux ponts thermiques à éviter, devraient inciter à réduire les décrochés, les corniches, la modénature des bâtiments. Les architectes François Druot, Anne Lacaton et Jean-Pierre Vassal ont produit en 2005 un rapport «Plus: les grands ensembles de logements, territoire d'exception» (Castro, p.29), dans lequel ils préconisent de:

- offrir des surfaces de logements deux fois plus généreuses et baignées de lumière naturelle,
- offrir des typologies diversifiées et hors norme,
- offrir des facilités de service et d'usages,
- considérer la qualité des intérieurs et des espaces communs comme préalable à la qualité urbaine,
- faire de l'économie le vecteur de cette qualité.

Passer du modèle HLM au modèle LUP

Il est nécessaire de faire émerger la question de l'habiter et la question de la ville parce qu'il s'agit bien d'une question civilisationnelle.(...) La question de la mixité générationnelle se pose aujourd'hui avec une acuité nouvelle du fait des effets de la démographie: en 2030, 20 millions de personnes auront plus de 60 ans. L'approche qui consiste à un arbitrage entre maintien à domicile et placement en institution sera vite dépassée, d'où la recherche de véritables solutions (Castro).

Les HLM (habitations à loyers modérés) étaient destinées à des ménages ouvriers qui, dans le modèle de développement dominant après la guerre, «montaient» dans la société (après-guerre, le logement social ne constituait plus que 10% du parc de logement, comme maintenant). Les HBM d'aujourd'hui (habitations bon marché) s'adressent aux familles monoparentales ou à des groupes en voie de marginalisation comme les personnes âgées, «working poors» qui «descendent» dans la société. Le logement est aujourd'hui, pour ces catégories sociales, une question de dignité; il est le lieu de leur intégrité et de leur intégration. De plus, 40% des habitants de la Ville de Genève vivent seuls, ce qui nécessite un changement de structures. C'est dans ce contexte d'épuisement que le système HLM a été abandonné avec l'entrée en vigueur en 2007 de la loi pour la

Esplanade des Vergers, un espace public collectif au cœur du quartier, infographie Cointault, Manzoni Schmidig architectes, Ville de Meyrin, Etat de Genève, 2010.

1000 logements aux Vergers, plan d'ensemble au stade du PLQ, Manzoni Schmidig architectes, Ville de Meyrin, Etat de Genève, 2010.

construction de logements d'utilité publique (LUP). Ce nouveau cadre a comme objectif de réaliser un socle de 20% de LUP, renouvelable. La loi sur les LUP introduit un changement de paradigme dans la politique du logement social genevois : si l'immeuble du modèle HLM n'était « social » que durant une certaine période (20 ans en principe), cette loi introduit un dispositif pérenne ! Il y a donc une inscription territoriale marquée : ce qui doit engager une véritable réflexion dans le cadre du futur PDCn.

L'exigence de mixité

La banalisation du logement social dans la ville devrait favoriser les programmes qui font de la mixité sociale et générationnelle un enjeu. A cet égard, la Commission avait encouragé la création d'un nouveau bâtiment sis au boulevard d'Yvoy, complétant l'ensemble d'immeubles réalisés dans les années 60 par les frères Honneger le long de Carl-Vogt. Cet immeuble, qui est aujourd'hui réalisé pour le compte de l'Hospice général, intègre au sein du même immeuble des appartements pour des familles et pour des personnes aidées nécessitant un encadrement. Comme le bâtiment est très soigné et l'insertion au site respectée, l'intégration des différentes types de locataires en fut facilitée. Ainsi, il est possible de proposer des ensembles de logements à caractère social qui ne soient pas identifiables comme tels. 20% de logements sociaux par ville, ce devrait être 20% par immeuble. Il vaudrait mieux parler de logement et ensuite se préoccuper des populations par niveau de ressources : ce serait une vraie manière de ne pas stigmatiser le social. On fabrique un bâtiment avec des logements et on n'en conventionne qu'une partie au stade de la livraison. Il s'agit ainsi d'évaluer, par rapport au quartier, si l'environnement est très social, on amène une autre population ou l'inverse : on conventionne entre 15 et 25% des logements. Alors que les fondations immobilières, notamment celle de la Ville de Carouge, introduisent de la mixité sociale dans leur parc immobilier (Fontenette), il serait important que les opérations ordinaires, situées en zone de développement, intègrent réellement une proportion de LUP.

Situation foncière peu favorable au logement social

Le produit le plus ambitieux issu du laboratoire fut une étude sur « l'habitat évolutif », donc du facteur « temps » dans la production de logement, et sur le produit « fini ». Cela m'a convaincu que le problème du logement naissait avec le foncier. L'architecte commence toujours par les volumes et c'est ce que je voulais renverser. Commencer par le découpage du sol, c'est déjà prédéterminer le rapport public/privé et la typologie (Portas, 2000).

Une hausse excessive des prix des terrains est le résultat d'une mauvaise politique foncière

Par l'exercice du droit de préemption, les collectivités publiques (Etat, communes) peuvent acquérir un bien par préférence à tout autre acheteur pour les parcelles situées en zone de développement et aux fins de construction de logements sociaux d'utilité publique. Ainsi, depuis octobre 2003, la Ville de Genève a entamé une politique d'acquisition foncière en zone de développement pour garantir à terme la création de logements sociaux. Elle concentre prioritairement ses efforts sur deux quartiers, la Forêt et Allières-Godefroy, où elle a acquis de manière directe ou par voie du droit de préemption sept parcelles ; elle a également acquis la parcelle du Foyer de Sécheron, où 115 logements sociaux et coopératifs seront mis sur le marché en 2010. Par le même biais, elle s'est engagée également dans le secteur des Eidguenots (300 logements).

Si la Commission relève l'absence de stratégie foncière de l'Etat dans le cadre des PAC, elle souhaite également attirer l'attention sur les mécanismes qui président à l'augmentation du prix des terrains et qui renchérissent in fine la réalisation des LUP. En effet, pour les collectivités publiques, se pose le problème de l'impact sur leur budget d'une telle augmentation du prix des terrains et de l'équilibre du montage financier des logements sociaux. En effet, « le prix des terrains ne dépend que de la compétition entre les acquéreurs potentiels de ces terrains. La « spéculation foncière » n'a jamais pu provoquer la hausse des prix ; elle en profite, ou elle tente d'en profiter, ce qui est tout différent. Mais, si elle contribue à amplifier la hausse, cette demande spéculative sera simultanément la cause de la baisse, elle aussi amplifiée, qui suivra inévitablement. La spéculation ne peut en aucun cas être un facteur permanent de cherté du foncier. Elle surfe sur la vague, mais elle ne la crée pas. Elle est seulement la cause d'une volatilité plus grande des marchés. Si les terrains à bâtir sont d'un prix anormalement élevé, cela peut être pour une ou plusieurs des causes suivantes :

- dérapage des prix du gisement foncier, du fait d'une politique foncière et réglementaire trop laxiste,
- production insuffisante de nouveaux terrains à bâtir du fait d'une politique d'aménagement trop malthusienne,
- imputation d'une part excessive des coûts généraux de l'urbanisation aux opérations nouvelles,
- exigences de qualité parfois trop élevées pour les opérations nouvelles.

Comme on peut le constater, les causes réelles de la cherté des terrains à bâtir méritent d'être un peu étudiées avant de déterminer les correctifs à y apporter » (Comby, pp.11-12).

Résultats du concours de la première pièce urbaine A2-B des Communaux d'Ambilly, projet lauréat atelier Bonnet architecte, Batima, Etat de Genève, Commune de Thônex, 2009.

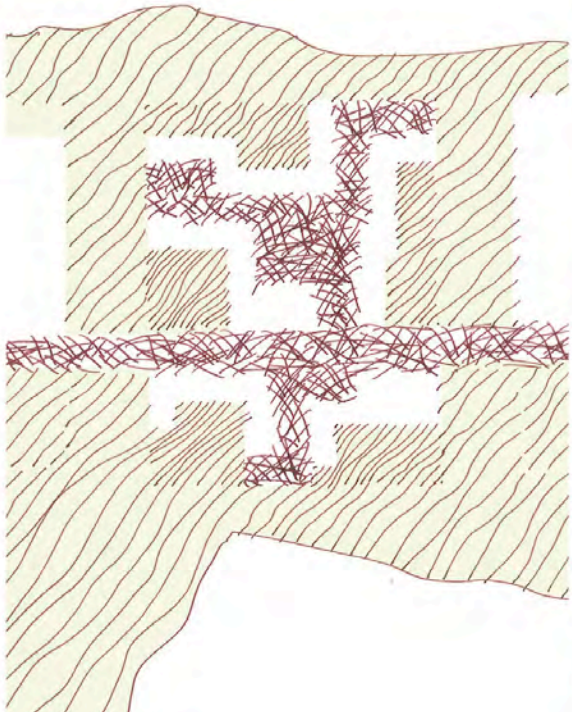
Mettre en place une véritable politique urbaine dans le cadre des PAC

En réalité, c'est un espace public probablement plus restreint mais plus clair qui manque à ces quartiers. Je pense de plus en plus qu'il faut reprendre les concepts de tracés des ensanches ou bien de la ville-jardin. J'espère un processus de projet urbain grâce auquel on pourrait intervenir dans la ville sans modèle pour lui prêter des fragments du modèle qui s'adapteraient à la situation actuelle mais qui lui donneraient aussi un sens plus unitaire ou plus continu dans le futur (Portas, 2000).

La Commission relève qu'à l'exception du PAC Meyrin-Les Vergers, l'ensemble des PAC (La Chapelle-Les Sciers, Frontenex-La Tulette, MICA) arrivés au stade des PLQ, sont en-deçà des objectifs quantitatifs fixés par le PDCn. Elle constate que l'IUS de ces projets avoisine les 0,8, soit en-deça de l'IUS «usuel» de la troisième zone de développement (IUS 1,2). L'ensemble des grands projets lancés depuis 2001 ont non seulement vu leurs potentiels d'accueil se restreindre, mais aussi leurs horizons de réalisation être retardés. Elle relève que pour véritablement contribuer à résoudre la crise du logement et à un développement durable de l'agglomération, il s'agit, non seulement de maintenir les objectifs définis au niveau du PDCn, mais de les considérer comme un minimum.

PAC MICA: absence de politique foncière et phasage peu judicieux

La construction de logements à MICA est un enjeu prioritaire pour le canton, comme le sont l'ensemble des PAC. La Commission relève que le scénario choisi, soit d'entamer la densification au milieu du site, est non seulement le plus coûteux mais également le moins favorable en raison de la nécessité de réaliser l'ensemble des voiries du quartier dans une première étape, alors qu'on aurait pu commencer à urbaniser à partir de la route de Mon-Idée, voire du nouveau maillon routier. Par ailleurs, ces terrains qui constituent la plus grande zone à urbaniser du canton ne sont que partiellement urbanisables, compte tenu du phasage reportant la densification sur le territoire communal de Puplinge (1'500 logements) à un horizon indéfini et du potentiel situé sur la commune de Thônex de 2'300 logements en 2 phases: 1'300 logements environ à l'horizon 15 ans, puis 1'000 logements environ en 2026 (terrains de l'Etat). Enfin, la mise en œuvre de la première pièce urbaine bute sur la problématique foncière, non résolue au stade du PDQ, bien qu'elle soit relativement simple puisque les terrains appartiennent à deux collectivités publiques: l'Etat de Genève et la commune d'Ambilly.



PAC Frontenex-La Tulette, développement urbain insuffisant et jardins privatifs sur le chemin de la Gradelle, demande définitive (DR 18'118), C. de Portzamparc architecte, 2008.

PAC La Chapelle-Les Sciers, un nouveau quartier composé de plusieurs ensembles de «plots» dans la verdure, assemblage des projets en cours, DGAT, 2010.

Faible densité dans les PAC

Le cas du PAC Frontenex-La Tulette est exemplaire, puisque le Grand Conseil a maintenu en 2003 la zone villa (secteur dit Pré-Babel) à l'intérieur d'un PAC prévu pour de la zone de développement 3. Puis, en 2006, suite à l'adoption de la modification de zone, il a voté un indice limitant à 0,8 la densité générale des parcelles à densifier sur la commune de Cologny. Avec une telle densité, un des projets finit par proposer un ensemble comprenant des villas contiguës avec jardin sur le futur axe structurant de la Gradelle. La Commission s'est exprimée en défaveur de ce projet qui ne remplit pas les conditions d'urbanité d'un PAC. Dans le même sens, la densification du plateau de Vessy (PLQ ch. des Beaux-Champs, Vessy), prévoyant une extension urbaine sur la zone agricole suite à un accord conclu entre les autorités communales et cantonales, voit sa surface constructible limitée. Ainsi, même si le projet est novateur et de qualité, la Commission d'urbanisme a recommandé de modifier le gabarit de R+3 à R+4 pour obtenir un IUS plus proche de celui usuel en zone de développement 3. Par ailleurs, la commune de Veyrier s'oppose à la densification du secteur des Grands-Esserts situé sur le plateau de Vessy (terrain de l'Etat) et prévue par le PDCn (fiche 2.04). Dans le cadre de son PDCom, la commune a exprimé sa volonté de se développer uniquement en périphérie de sa zone villa.

Bibliographie

DTP/Ecole d'Architecture de l'Université de Genève, « Indicateurs morphologiques pour l'aménagement, analyse de 50 périmètres bâtis situés sur le canton de Genève », volume 1 & 2, 1986.
DUPONT, E., entretiens avec STEPCZYNSKI, M., « Lettre aux genevois, entretiens sur Genève et son avenir », Editions Slatkine, 1991, pp.158-159.
PORTAS, entretien, février 2000.
ROGERS, R., GUMUCHDJIAN, P., « Des villes pour une petite planète » éditions Le Moniteur, 2000.
COMBY, J., « Quelques idées simples sur les politiques foncières locales », études foncières, in Urbanisme, n°11, juillet-aout 2004.
MICHELIN, N., « Avis, propos sur l'architecture, la ville, l'environnement, L'astragale, de l'urgence d'une architecture durable », Archibooks, 2005.
ARC EN RÊVE, CENTRE D'ARCHITECTURE, « Logement social, stop aux idées reçues », Bordeaux, juin 2007.
DCTI/OLO, « Réduction des coûts de construction des LUP », rapport de synthèse à l'att. du conseiller d'Etat M. Muller, 17 déc. 2007, comité de pilotage, F. Lorenzini.
ADÉQUATIONS, « Maitriser l'urbanisation, inventer la ville durable, l'état des lieux », www.adequations.org, 2008.
CASTRO, R., « Le logement de tous au service de l'urbanité, loger tout le monde dignement », rapport du Ministre du logement et de la ville, France, juin 2008.
BOUCHAIN, P., « Dénormer le logement social, pour une ville solidaire », in Urbanisme, n°360, mai-juin 2008.
CRFG, « Leviers pour faciliter le production de logements durables dans l'agglomération franco-valdo-genevoise », Projet d'agglomération, cahier n°10-1, 2008.
BERNET, C., « Riches et pauvres : chacun chez soi », article paru dans La Tribune de Genève, 30.12.2009.
CONSEIL D'ÉTAT, « Discours de Saint-Pierre », décembre 2009.
DGAT, « Monitoring du plan directeur cantonal », 2009.
JARDINS DES CHARROTONS, « Comment le béton avance sur les légumes », article paru dans le Courrier, 13 avril 2010.

PAC Veyrier-Plateau de Vessy. Un projet de logements novateurs mais de faible densité pour un PAC, atelier Bonnet architecte, Hospice général.

Intégration du projet de l'Hospice général dans le périmètre du PAC Veyrier - Plateau de Vessy, DGAT, 2009.

06

Ouvrir la boîte à outils de l'aménagement

La ville et la forme urbaine comme enjeu

Genève, un cadre légal rendu toujours plus complexe

Pression sur le centre-ville : le cas des surélévations

Secteurs de renouvellement urbain, territoires oubliés de l'urbanisme

Accompagner la transformation : le plan-guide de Carouge

L'espace public et le découpage parcellaire comme point de départ. Le cas de Bernex-Est

La maîtrise d'œuvre urbaine

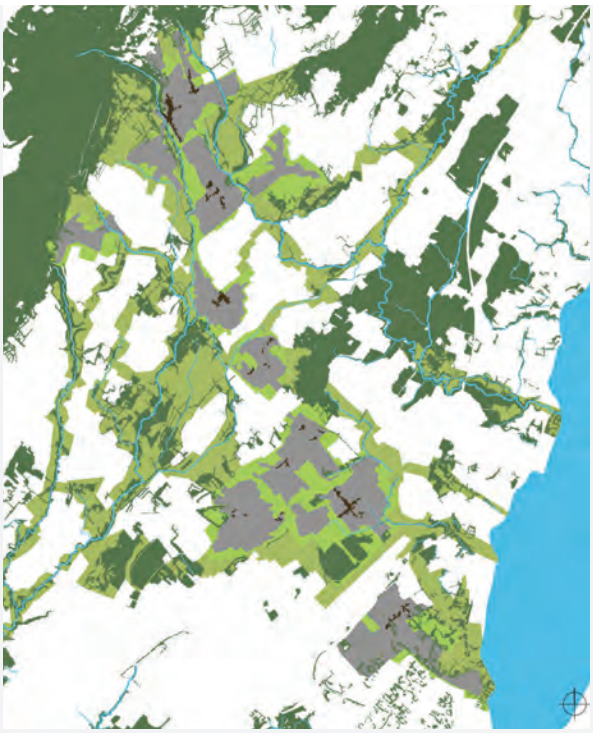
Aujourd'hui, la complexité des territoires urbains contemporains, du contexte économique et social, du cadre politico-institutionnel de l'action sur la ville, mais aussi des incertitudes caractérisant l'action sur la ville et le territoire sont autant d'obstacles à la constitution d'une ville durable. L'urbanisme sert à réguler l'aménagement des villes: organiser l'assemblage des projets individuels, accorder et coordonner les initiatives publiques et privées, impulser des dynamiques, favoriser les synergies, communiquer. Pour accomplir cette tâche délicate, il doit périodiquement faire lui-même preuve de créativité: modifier des routines devenues inefficaces, redistribuer les tâches entre acteurs, inventer des méthodes plus adaptées. La nécessité d'agir pousse à chercher de nouvelles démarches, mais la formation et la recherche de ce mode d'intervention et la capitalisation de savoir-faire au niveau professionnel sont quasiment inexistant en Suisse.

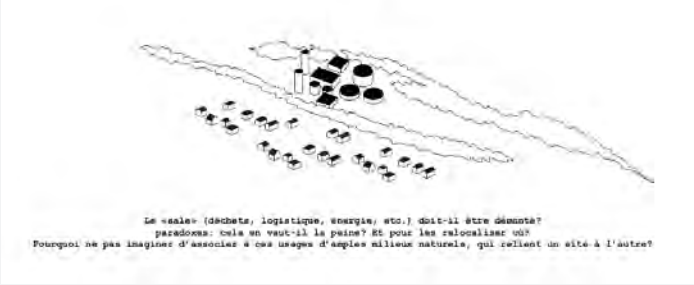
La ville et la forme urbaine comme enjeu

L'urbanisme, c'est l'architecture avec le facteur temps et la pluralité des acteurs. Ce n'est pas l'élimination de l'incertitude mais la façon de travailler avec elle. L'urbanisme, c'est l'œuvre ouverte, pour reprendre l'expression de Umberto Eco, c'est greffer dans le sol quelques règles de syntaxe. Cerda et son «projet du sol» à Barcelone (comme le nommerait Bernardo Secchi) risquait déjà beaucoup, mais il a gagné: cent cinquante ans après, on continue à jouer avec son tracé (Portas).

La gouvernance des projets

De nouvelles thématiques émergent à Genève, telles l'agglomération, la ville compacte multipolaire, la localisation de grands équipements culturels et sportifs (université, théâtre, salle de concert, patinoire, etc.), la mutation des zones industrielles, la mixité fonctionnelle et sociale, l'environnement, le paysage, qui appellent de nouveaux projets. La prospective territoriale menée dans le cadre du projet d'agglomération et de ses périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) pourrait s'avérer être un moteur formidable si on parvient à identifier les projets les plus mobilisateurs, les leviers pouvant jouer un rôle déterminant dans leur développement et les acteurs susceptibles de porter ces projets.





Réflexion sur l'insertion paysagère des sites logistiques, PACA Genève-Meyrin-Saint-Genis, équipe Obras, Projet d'agglomération, juin 2009.

Maillage vert, «Le cercle des lumières», PACA Genève-Ferney-Gex, équipe Ar-ter, Projet d'agglomération, sept. 2009.

Confrontés au même contexte extérieur (mondialisation de l'économie, essor des nouvelles technologies, etc.), des territoires s'affirment tandis que d'autres déclinent. Les entités territoriales sont bien plus maîtresses de leur destin que, souvent, leurs responsables ne l'imaginent : les facteurs endogènes (sites, qualité de vie, présence d'atouts spécifiques) jouent un rôle important, à commencer par l'aptitude à se mobiliser autour de projets partagés.

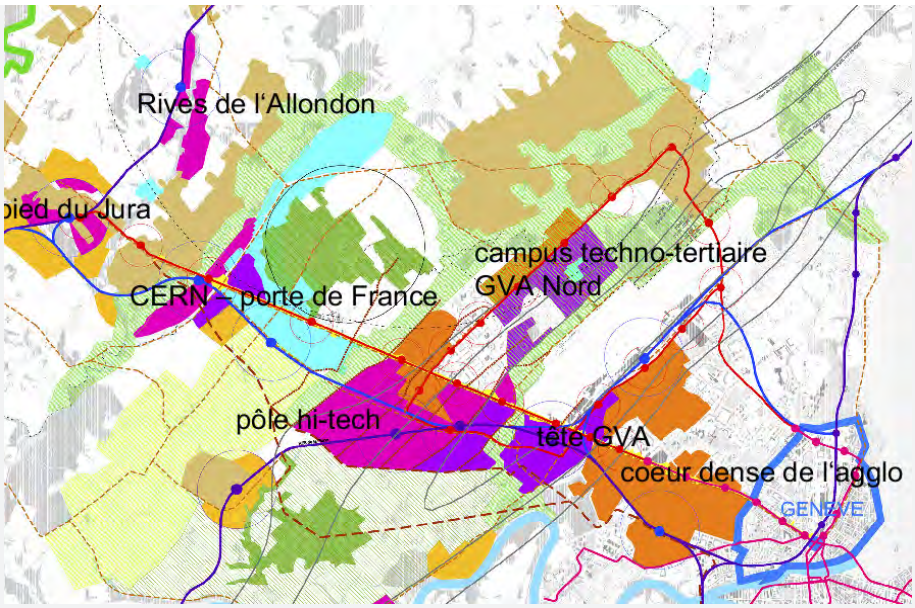
Conception urbaine stratégique et projet

Le défi consiste à organiser la complexité de l'environnement urbain en rendant lisible un projet, afin de fédérer les acteurs multiples du développement territorial autour de celui-ci. Tout territoire devrait s'appuyer sur une planification stratégique, mais aussi nourrir celle-ci d'un projet, en étant attentif à capter les bonnes dynamiques, celles qui mettent en mouvement le territoire. Outil de synthèse, le projet permet de mettre en forme et d'initier un processus de développement. Par rapport à la planification traditionnelle, la planification stratégique met l'accent sur la vision, le projet, l'action, la prise en considération d'un vaste ensemble d'acteurs, l'analyse des forces, faiblesses, opportunités et défis de l'environnement externe et du contexte interne et l'existence de compétiteurs. La planification stratégique opère à toutes les échelles de l'aménagement (agglomération, ville, quartiers) et met l'accent sur les processus de changement, sur la définition d'une vision prospective visant l'adhésion de tous les acteurs et sur une participation des partenaires intéressés selon l'opportunité ou la menace perçue dans ce qui fait l'objet de la planification stratégique : elle doit permettre une amélioration tangible du milieu urbain et son adaptation dans le temps.

Réorienter les structures et politiques publiques

En l'absence de structure pilote susceptible à la fois de servir d'interlocuteur dans la durée et de conserver la mémoire des décisions, le risque de perte des objectifs de qualité existe tout au long du processus. (Tranda-Pittion).

Alors qu'à Genève, l'aménagement, la mobilité et l'environnement sont répartis au sein de trois départements différents, la Ville de Bâle, au centre d'une agglomération trinationale, s'est organisée avec un département présidentiel auquel est rattaché le service du développement urbain. Sous l'impulsion du responsable de ce service, les projets sont mis au point par l'ensemble des directeurs de département et remontent pour validation au niveau politique, qu'il s'agisse de création de logements, d'accueil d'entreprises, d'offre culturelle, d'aménage-



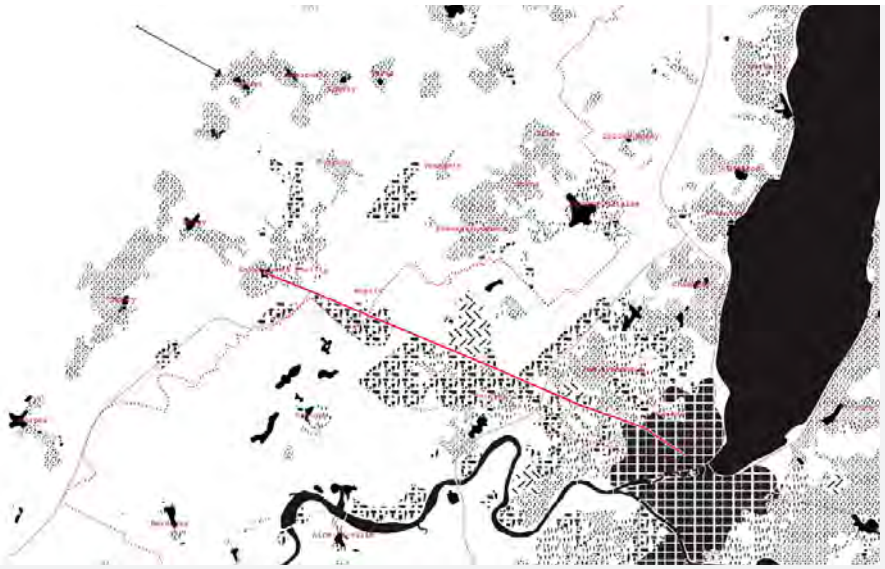
Développement d'« adresses » supra-régionales sous l'influence des organisations internationales, du CERN et de l'aéroport, PACA Genève-Ferney-Gex, secteur multipolaire compacte et vert, équipe Guller et Guller, Projet d'agglomération, sept. 2009.

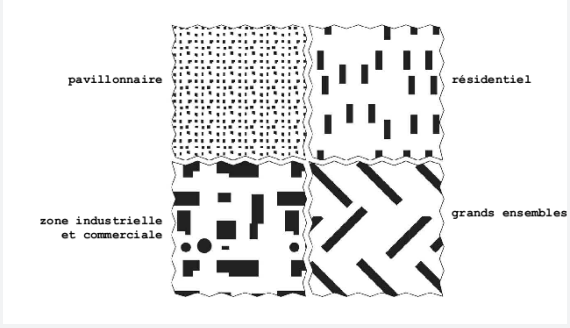
ment d'espaces publics, de réseaux de transports. Par ailleurs, le manque de ressources allouées aux « grands projets à Genève » et le découpage du département des constructions par « instruments » (planification directrice, planification impérative, autorisation de construire), ne contribuent pas à mettre en place des processus capables de s'adapter dans le temps. N'étant concernés que par une étape du projet, sans une vue d'ensemble de la trajectoire des projets, les différents services de l'aménagement, mais aussi de l'environnement et de la mobilité, orientent leur action vers le « contrôle de conformité ». Comme le dit l'urbaniste Pierre Calame, « il faut remplacer les obligations de moyens (des règles à respecter), par des obligations de résultats. (...) Seules les sociétés capables d'une vision à long terme, autour d'un imaginaire collectif, affirmant la force des êtres face au poids des choses, sont capables de conduire leur destin. L'aménagement du territoire du XXIe siècle sera humaniste ou ne sera pas ! ».

Héritage urbain et situation nouvelle

L'architecture et l'urbanisme ne peuvent plus maîtriser la vie de l'environnement en concevant qu'il y aurait eu des états de grâce dans l'Histoire, tout comme il y aurait eu des états harmonieux de la Nature. Les notions de modèles ou d'utopies qui se conjuguaient avec ces perspectives mythiques ont montré leurs limites dans leur confrontation au travail du temps (Berger).

Les frontières entre la cité et la campagne, entre le construit et la nature, se sont estompées. L'agglomération urbaine est en interaction constante avec sa région, qui est non seulement en expansion, mais également en continuelle réorganisation. Les quartiers et la campagne changent de visage. La ville est une entité complexe, régie par des dynamiques qu'il faut absolument appréhender si l'on veut être à même de guider son développement. Pour répondre aux besoins et à la réalité de notre époque, on doit s'attacher avant tout au processus de transformation de notre environnement matériel et construit. « L'histoire réelle des villes comme celle de la formation des paysages géographiques n'est pas celle des exceptions qui les auraient bouleversées. Elle n'est ni celle des monuments de l'architecture ni celle des monuments de la nature. Ce n'est pas l'unique mais la complexité qui génère le changement réel de l'état des choses. Les grands effets ne sont pas produits par





Le patchwork urbain : PACA Genève-Meyrin-Saint-Genis, équipe Obras, Projet d'agglomération, juin 2009.

des grandes singularités et il s'agit de concevoir que le monde ne se forme pas de façon linéaire. Les villes ont également toujours été confrontées à des crises et l'histoire même de leurs formes adhère à ce même processus : seuil admissible d'une adaptation urbaine, période chaotique, mise en relation de l'épars et du disséminé, puis changement d'état par la remise en pensée et la remise en forme d'une autre conception urbaine » (Berger, pp.1-2).

Genève, un cadre légal rendu toujours plus complexe

La forme de la ville reste assez généralement ignorée comme si développement économique, enjeux de pouvoir ou conflits sociaux ne s'inscrivaient pas dans un territoire concret (Panerai).

Mobiliser et retrouver le sens des instruments

A la question de savoir si les instruments à disposition (formels et informels) sont appropriés ou s'il faut adapter les lois, il semble que de grands changements légaux ne sont pas nécessaires car la palette est grande. En revanche, un retour à l'essence de chaque instrument et davantage d'innovation sont souhaitables au niveau des procédures d'aménagement. On dispose en effet d'une boîte à outils qui contient différents instruments mobilisables de cas en cas, et notamment un ensemble d'outils complémentaires stratégiques ou évolutifs (cf. tableau instrument). Chaque projet urbain pourrait prendre les instruments appropriés à l'intérieur de la boîte. Une boîte à outils générale et transposable à chaque projet n'est pas possible et ne doit pas être fixée à priori. Les spécificités des lieux d'intervention ne permettent pas l'application d'outils « généraux » mais « ad hoc ». Les méthodes et les enchaînements les plus appropriés doivent être trouvés pour chaque projet, en puisant dans les instruments à disposition.

La réglementation, source de tous les maux ?

Plutôt que d'engager une véritable réflexion avec les professionnels de l'aménagement sur les raisons des blocages, des lenteurs ou de la mauvaise qualité des projets, la Commission relève qu'on a préféré entamer un démantèlement partiel du cadre légal qui régit les plans localisés de quartier (PLQ) par la mise en place de dérogations concernant des projets ou des sites spécifiques. Cette façon de procéder, sans améliorer les procédures usuelles, complexifie le cadre légal, sans opérer une véritable refonte de l'instrument qui, de toute évidence, doit retrouver son sens initial et une forme simplifiée.

Planification directrice :
engage les autorités publiques

Passage par le projet pour vérifier la capacité d'un territoire et en déduire des règles du jeu. Définit notamment l'espace public. Distingue ce qui est fixe de ce qui ne l'est pas ; ce qui est négociable de ce qui doit être respecter par chacun et qui figurera de ce fait dans les plans d'affectation. Introduit l'idée qu'il y ait des marges de liberté et de négociation possibles. Institue un cadre de dialogue tout en assurant le bon fonctionnement et l'identité d'un quartier. Concept, plans (directeurs) sectoriels, instrument de coordination des actions dans le temps (plan et fiche de coordination localisées ou thématiques), visualisation de directives et communication.

- Plan directeur cantonal (Richtplan)
- Plan directeur communal (PDCom), facultatif (Communalplan)
- Plan directeur de quartier (PDQ), instrument en vigueur à Genève depuis décembre 2002 (Quartierplan, Städtebaulicher Leitplan)

Plans d'affectation :
valeurs juridiques et techniques

Les plans d'affectation du sol sont l'ensemble des normes ayant force obligatoire pour chacun.

- Plan de zones
- Plan d'utilisation du sol (PUS)
- Plan localisé de quartier (PLQ)
- Plan directeur de zone industrielle (PDZI)
- Plan de site
- Plan d'alignement
- Règlement spécial (Gestaltungsplan, Bebauungsplan, plans général ou partiels d'affectation)

Instruments complémentaires

Instruments qui servent à promouvoir le développement, dont les propositions ne sont pas légalisées ni sous forme de plans d'affectation, ni sous forme de plan directeur. Ces instruments illustrent des intentions et servent de base lors de la définition de programmes de concours, ou de discussion entre les acteurs publics et privés. Ils instituent un cadre de dialogue tout en établissant une vision d'ensemble capable d'évolution. Conception stratégique, urbanisme collaboratif.

- Concept de développement (Entwicklungs konzept)
- Représentation d'objectifs (Zielvorstellung)
- Image directrice (Leitbild)
- Plan cadre d'urbanisme (Städtebaulicher Rahmenplan)
- Plan-guide
- Masterplan
- Charte d'espaces publics

Ainsi, on a d'ores et déjà permis de contourner l'obligation d'établir un PLQ dans le cas de la surélévation d'immeubles en vue de construire des logements dans les zones de développement 2 et 3 (LGZD, art. 12 al. 3, sept. 2009) et dans celui de la mise en place de concours (art. 2 al. 2, sept. 2009). Si les concours sont des dispositifs qui permettent de faire émerger des projets de qualité, ils n'ont pas la capacité d'assumer la répartition des droits à bâtir, ni la perception de la taxe d'équipement, ni les cessions aux domaines publics et ne constituent, en aucun cas, un cadre juridique stable pour de futurs opérateurs.
Comme le relève les études entreprises dans le cadre du projet d'agglomération, la réglementation est un aspect récurrent du débat qui mérite d'être analysé, de manière à être nuancé. « En effet, pour certains, la réglementation est source de tous les problèmes, alors qu'il s'agit plutôt de reposer la question du niveau de précision pertinent de chaque instrument.

La solution consisterait à tout déréguler : or, un quartier de qualité n'est nulle part le fruit du hasard, la définition de l'intérêt général (même s'il prête à négociation), le projet urbain et sa transcription en règles de droit du sol existent partout, sont nécessaires à la réalisation de la ville et sont essentiels à sa qualité et sa durabilité.

La solution consiste à tout prévoir et réglementer : or, la réglementation ne suffit pas à garantir la qualité, son rôle est de rendre lisible l'intérêt public et de donner un cadre transparent et équitable aux différents intervenants. Un bon projet est toujours négocié sur la base d'une première proposition de qualité. » (Cahier annexe n°10-1, p.30).

Déclasser pour engager la mutation

Dans le cas du projet de loi de modification des limites de zones du secteur Praille-Acacias-Vernets (PAV), on prévoit également la mise en place d'un nouveau type de PLQ, le « PLQ-PAV », ainsi que l'abrogation de l'ensemble des règlements de construction de la zone 2 (les articles 22 à 25 et 36 à 48 de la loi sur les constructions et les installations diverses du 14 avril 1988 ne sont pas applicables). La Commission relève que la procédure envisagée ne devrait pas être figée dans la loi, mais figurer dans l'exposé des motifs pour pouvoir être réorientée, si nécessaire. La Commission estime que le règlement de construction de la zone 2 constitue un cadre assez souple pour gérer des tissus urbains denses. Genève est la démonstration qu'il est possible de bâtir une ville de qualité avec une densité forte, pour peu que l'espace public soit de qualité et suffisant. Elle relève également que sur la base d'un PLQ, on peut d'ores et déjà déroger au

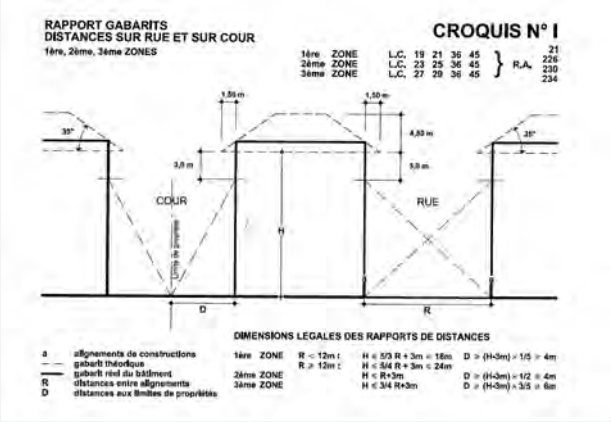
« Entwicklungskonzept, Zürich West, Kooperative Entwiklungsplanung », Amt für Städtebau, Stadt Zürich, juin 2000.

« Entwicklungsplanung Zürich West, Leitlinien für die planerische Umsetzung », Amt für Städtebau, Stadt Zürich, état mai 2009.

cadre de la production courante fixée par les règlements de construction de la zone. La Commission craint qu'en abrogeant ces règles d'édification de constructions, on soit obligé de les réintégrer d'une manière ou d'une autre par la suite. S'agissant du « PLQ-PAV », la nouveauté introduite porte sur la notion du « périmètre d'implantation » qui devient « aire de localisation » ; l'ensemble des attributs précédents subsistants. En effet, même simplifié, il n'en demeure pas moins un plan d'affectation, et les notions de gabarits maximum ou de densité, une fois fixés ne pourront plus évoluer en fonction des projets. Ainsi, dans un secteur déjà urbanisé, formé de rues et de parcelles, pourquoi figer les gabarits, les densités et les programmes avant de disposer de projets ? S'agissant d'opérations de tailles différentes et encore inconnues, il faudrait plutôt développer des projets particuliers, puis élaborer des PLQ. La Commission recommande également de mettre en place un règlement-cadre (le plus simple possible), afin d'établir des « contrats d'infrastructures » entre l'Etat et les promoteurs privés, permettant de fixer des règles de cas en cas et de récupérer les plus-values résultant de la valorisation des terrains, pour les transformer en prestations servant à financer toutes les infrastructures et les équipements de quartier (voir l'exemple de Brünnen, Bern, 11e compte rendu, p.130).

Pression sur le centre-ville : le cas des surélévations

Depuis 2004, on assiste à une pression accrue sur le centre-ville et les quartiers urbains, avec d'une part l'entrée en force de la loi sur les surélévations (24 à 30 mètres à la corniche en zone 2 – grosso modo, les quartiers historiques autour de la vieille-ville – et de 21 à 27 mètres en zone 3), et d'autre part, des pratiques administratives renouvelées qui autorisent la création de logement en cœur d'îlot, en dérogeant à certaines règles de la zone 2. La Commission rappelle au sujet des surélévations et des remplissages de cœur d'îlot, qu'il s'agit de situation à évaluer de cas en cas par rapport à leur contexte urbain (notion d'ensemble, qualité de l'existant, impact de la densification sur le tissu, équipement, stationnements, etc.). Elle souligne que le dispositif des commissions, et notamment celle d'urbanisme, permettait d'évaluer, sur la base d'un projet, la faisabilité de telles opérations. Elle relève que les cartes indicatives produites et adoptées par le Conseil d'Etat ne sont pas pertinentes, ne pouvant prendre en compte l'ensemble des paramètres de chaque situation. D'une manière générale, elle estime que surélever les quartiers denses (Plainpalais, Pâquis, Eaux-Vives, etc.) s'avère le plus souvent une gageure, puisque ces quartiers ont été conçus en fonction de certaines règles de construction qui sont déjà exploitées au



Ville et forme urbaine, rapport gabarits et distances sur rue et sur cours, 1ère, 2e et 3e zones, croquis n°1, Genève.

Potentiel de surélévation du quartier le plus dense de Genève, les Pâquis, carte indicative, loi 10'088 « surélévations », (art. 23 al. 4 art. 27 al. 4 LCI), secteur 10, DCTI.

maximum de leurs capacités. En revanche des potentiels existent dans la zone de développement 3.

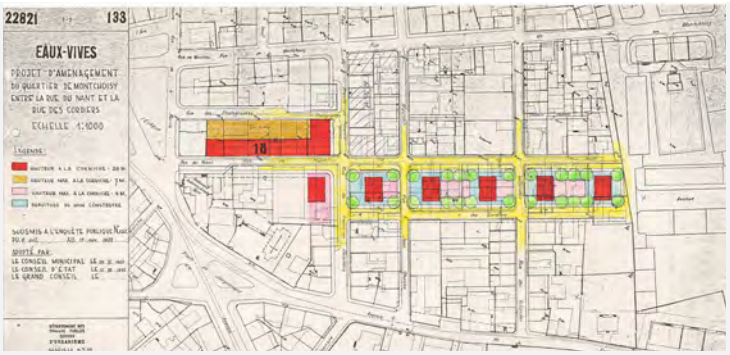
La Commission souligne que la surélévation de tours dans un tissu urbain constituent un cas particulier de cette problématique (voir le deuxième compte rendu de la CU (1966-69) qui présente une étude d'épannelage pour le canton, avec de nombreux critères). Le projet de surélévation de la tour de G. Addor aux Eaux-Vives (1954-1956) appartient à un projet urbain d'ensemble comportant 6 bâtiments, planifiés en 1952 par A. Marais (voir le projet d'aménagement du quartier de Montchoisy, n° 22'821). Ces tours (R+8+S) ont à la fois un épannelage homogène et un rapport à la rue identique, avec des socles à la base de ces constructions. Elles appartiennent au tissu ordinaire de la ville, figure de l'urbanisme moderne faisant écho aux îlots ouverts de M. Braillard à l'autre extrémité de la rue (ensemble de Montchoisy). Non seulement, la tour d'Addor appartient à une composition d'ensemble, mais la valeur patrimoniale de la tour voisine réalisée par M.-J. Saugey, rend sa surélévation improbable. Dans le cas de l'ensemble Constellation-Grande Ourse (1953-1958), la Commission relève également des difficultés à intégrer dans une composition urbaine achevée, de nouvelles adjonctions. La surélévation d'un immeuble comme «Constellation» qui valorise la position en belvédère du plateau de Saint-Jean est pour le moins délicate car l'édifice domine le gabarit de la ville. De plus, l'édification d'un bâtiment supplémentaire en pied de tour crée également un vis-à-vis peu satisfaisant, tant pour les appartements de la tour que pour le bâtiment situé en face. Ainsi, la Commission estime qu'à l'instar des cités du Lignon, de Budé, ou encore du square de Montchoisy, cet ensemble des frères Honegger pourrait être protégé.

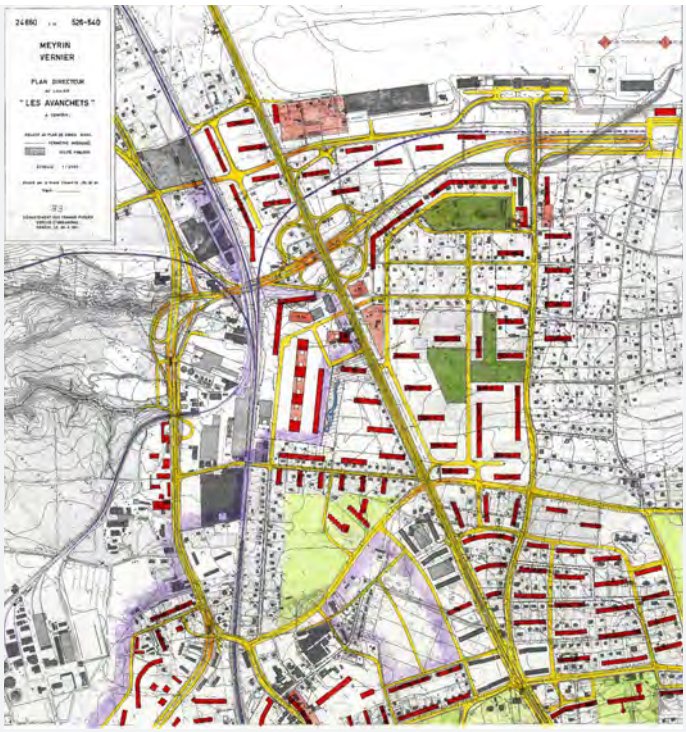
Secteurs de renouvellement urbain, territoires oubliés de l'urbanisme

S'intéresser à la ville, pour un architecte, c'est une manière de s'intéresser au monde, aux questions sociales, voire aux questions politiques. C'est travailler sur les vides et l'assemblage des parties (Lyon).

PACA cœur d'agglomération

Ce qui apparaît aujourd'hui comme périphérie constituée d'infrastructures lourdes et de villas, sera demain faubourgs ou centre urbain, s'il ne l'est déjà. La nécessité de densifier les zones faiblement bâties, viabilisées et desservies par les transports en commun fait l'unanimité auprès des urbanistes. Elle a également atteint une certaine adhésion parmi les politiques des communes suburbaines. Mais les dernières années ont montré que





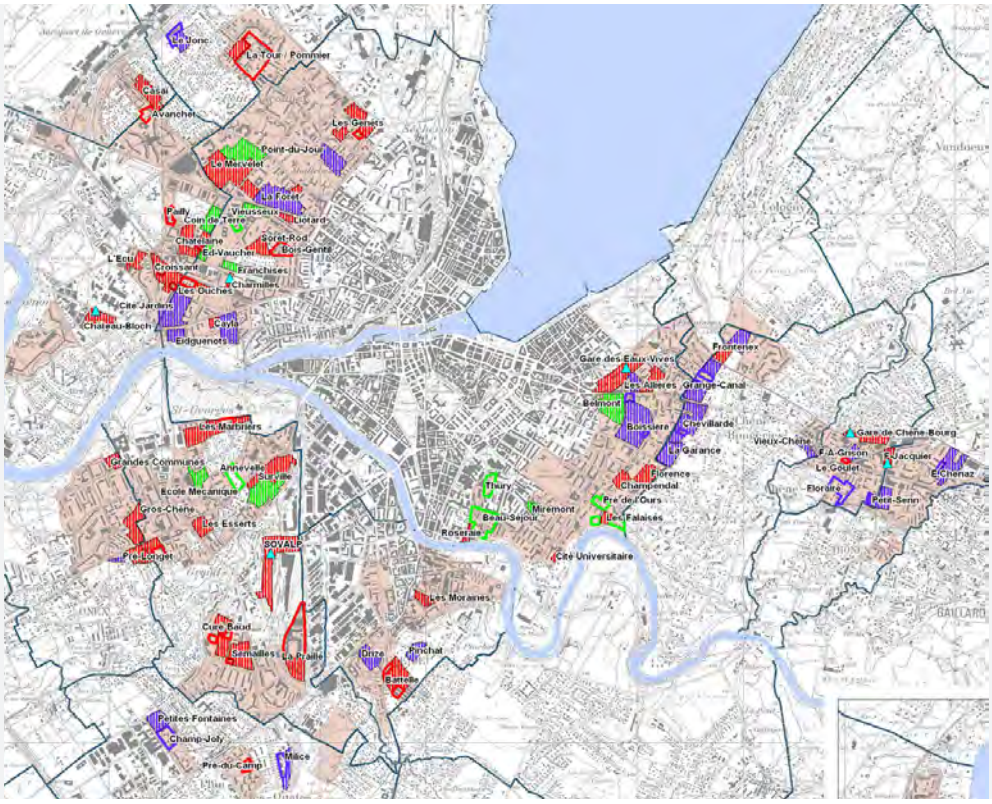
Dispositif ponctuel et sériel de tours, projet d'aménagement du quartier de Montchoisy entre la rue du Nant et la rue des Cordiers, DTP 1952, fond CRR.

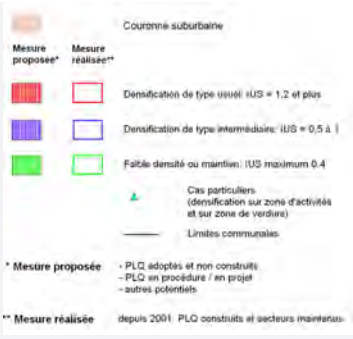
Plan Marais, «plan directeur Les Avanchets», DTP, Service de l'urbanisme, 1961, fond CRR.

des barrières restent à franchir pour passer des bonnes intentions aux bonnes pratiques. Pour accroître la structure bâtie de la ville, il faut repenser le territoire dans lequel l'opération va s'inscrire, il faut profiter de la création d'une nouvelle ligne de tram, d'une gare, créer des centralités, instaurer de la mixité, désenclaver et valoriser les éléments porteurs d'urbanité. Ce travail d'urbanisme, assumé jusque dans les années 60 (Plan dit « Marais »), a aujourd'hui cessé. La Commission propose de reconsidérer la problématique des secteurs de renouvellement urbain en changeant de paradigme. **Elle suggère de considérer l'ensemble de ces secteurs comme un « PACA cœur d'agglomération » et de mettre en place, dans le cadre de la révision du plan cantonal, une réflexion stratégique et urbanistique en vue de sa transformation qualitative.**

Une « périphérie sans qualité »

Lors de la précédente législature, la Commission relevait déjà que « la densification différenciée de la couronne urbaine, en particulier les différents trains de mesures engagés pour contrer la pénurie de logements posait de façon récurrente les mêmes carences de planification urbaine avec des PLQ trop hâtivement élaborés dans des configurations peu satisfaisantes et sans aucune vision d'ensemble. » En effet, le pragmatisme qui prévaut dans l'organisation de la mutation des quartiers périurbains (Vernier, Petit-Saconnex, Grand-Saconnex, Meyrin, Chênes-Bougeries) conduit à la création d'une « périphérie sans qualité », formée d'une répétition stéréotypée de petites opérations regroupant deux ou trois parcelles, sans nouvelle centralité, ni attention au site, aux configurations et scénarios pouvant générer de l'urbanité. Le déficit de vision urbaine conduit à fixer des programmes et des volumes bâtis similaires un peu partout, ménageant un arbre, un voisin, etc. Des études directrices remontant à plusieurs années, voire décennies existent ça et là, mais elles précèdent souvent la mise en place des trams ou la planification d'une nouvelle gare (halte de Châtelaine, par exemple). La Commission relève également le paradoxe qui prévaut dans de nombreux secteurs de renouvellement urbain (route de Vernier, chemin Vert à Pinchat, avenue de Tembley) où la préservation de l'arborisation existante conduit à contourner et préserver les arbres existants ou à classer en zone de bois et forêts de petites surfaces boisées insérées dans le tissu urbain. La Commission suggère d'opter pour le défrichement et la compensation (ce qu'autorise la loi), plutôt que de limiter la densification. Face à l'acuité de ce phénomène qui a pris un essor avec l'émergence de la « sensibilité écologique », de nouveaux arbitrages et un travail important de sensibilisation des services responsables de l'environnement de l'Etat et des communes doit être entrepris de toute urgence.





Secteur de densification différenciée de la couronne suburbaine (zone de développement 3 et 4A), annexe de la fiche 2.01, plan directeur cantonal, DGAT.

Coupe de principe montrant la transition entre gabarits

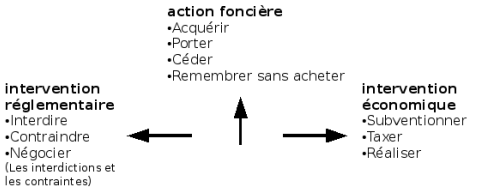
Densification différenciée de la couronne suburbaine, «principe d'aménagement du Mervelet» (PLQ n°29'416, 29'451, 29'452), DGAT, 2006.

Densification différenciée de la couronne suburbaine, PLQ 29662 situé entre av. Casaï, ch. du Jonc, ch. de-Joinville, et ch. des Sapins, DGAT, adopté le 3 mars 2010.

Stratégies et disponibilités foncières

De manière prépondérante, les acteurs interrogés relèvent le manque de disponibilité du foncier (GE), le prix du foncier (F), sa localisation judicieuse (F et VD) en les mettant à égalité avec (parfois) l'absence de volonté locale de développement (GE). Lorsque l'une de ces deux conditions n'est pas remplie, l'opération ne peut pas être envisagée (Tranda Pittion).

Pour répondre aux défis démographique et urbain, il faut avant tout affronter la question foncière et vérifier l'intérêt d'utiliser les leviers à disposition qui permettent de préempter, de remembrer, voire d'exproprier, au bénéfice des besoins prépondérants de la population et pour cause d'utilité publique. S'il n'est pas question de se substituer à l'initiative des privés et de préempter de manière massive, il s'agit plutôt d'amorcer des mutations de secteurs stratégiques. Dans ce sens, la Ville de Genève a identifié dans le cadre de son plan directeur communal un certain nombre d'instruments en matière d'action foncière qu'elle met en œuvre dans les secteurs de renouvellement urbain (Concorde, Eidguenots, etc.). La Ville de Genève évoque aussi la possibilité d'explorer le principe de remembrement, prévu par la loi sur le remembrement foncier urbain du 11 juin 1965 (LRFU 150), qui n'a été, à ce jour que très rarement utilisé. Elle envisage également le maintien de plusieurs zones industrielles et artisanales en rappelant que c'est le seul moyen de protéger la diversité d'un tissu d'entreprises et d'emplois locaux, soumis à la concurrence d'acteurs économiques bien plus puissants. Elle réaffirme l'intérêt des zones de développement, principal levier d'action pour construire des logements à bas loyer. Concernant le plan d'utilisation du sol (PUS) – plan d'affectation de compétence communale –, la Ville souhaite durcir le contrôle des affectations des arcades afin de favoriser l'animation des rues (PDCom Ville de Genève, p.47).



source Ecoparc, Neuchâtel.

Secteur de renouvellement urbain des Eidguenots : la Ville de Genève a préempté une parcelle pour engager la densification et élaborer une vision d'ensemble, base d'un futur PLQ, DR n° 18'115, Manzoni Schmidig, Ville de Genève, 2008.

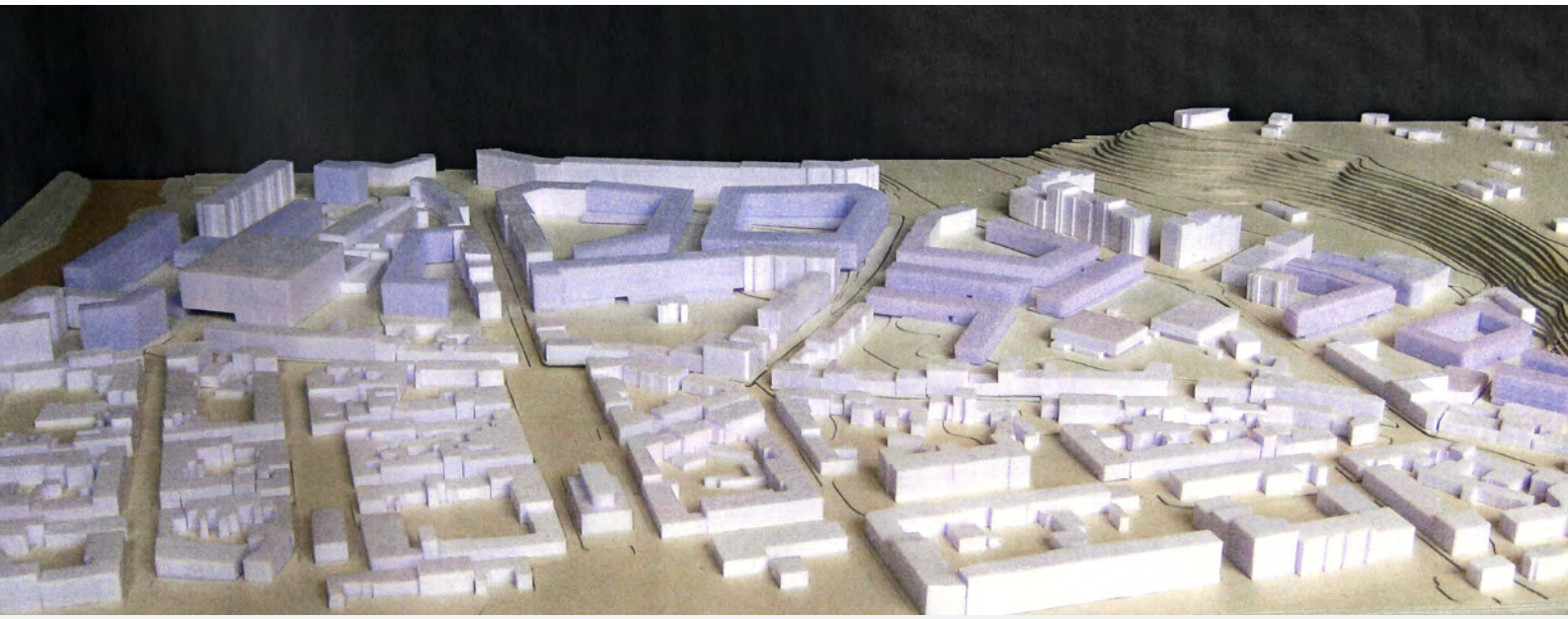
Accompagner la transformation, le plan-guide de Carouge

Plan-guide : *le terme plan-guide est utilisé dans différentes acceptions. Le plan-guide est une carte en 2 parties : l'état des lieux et le projet. Le plan-guide est un ensemble de missions concomitantes, une méthode de travail. Le plan-guide est le résultat tangible d'un projet de transformation de la ville (Chemetoff).*

Les villes sont des états successifs et interactifs

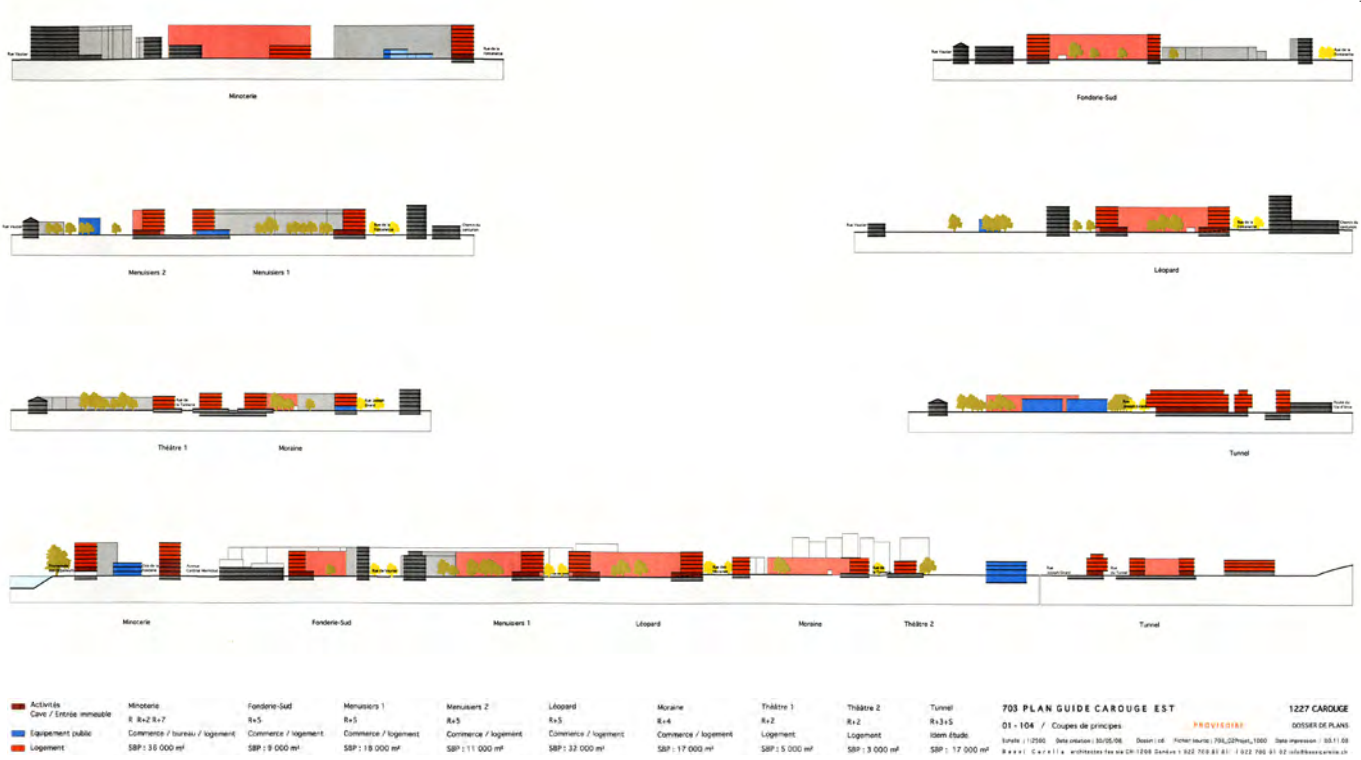
La Commission a relevé la pertinence de la démarche conduite à Carouge dans le cas du renouvellement urbain de ses quartiers Est. En se basant sur le travail de l'architecte A. Chemetoff pour l'Ile de Nantes, la Ville de Carouge a estimé que le plan directeur de quartier (PDQ), ne correspondait pas aux enjeux de développement du secteur : procédure trop longue et contenu risquant d'être trop figé. Elle a estimé plus opportun de mettre en place un plan-guide, soit un instrument complémentaire, lui permettant non seulement de disposer d'une image d'ensemble pour coordonner les différentes opérations, mais comportant aussi assez de souplesse pour pouvoir évoluer dans le temps. Le plan-guide doit précisément être interprété comme perfectible et en projet. La Commission a constaté l'efficacité de l'instrument, qui a permis d'intégrer les nombreux mandataires impliqués dans les projets sur ce secteur et d'encadrer l'élaboration de plusieurs PLQ. Elle souligne la nécessité d'un suivi, partant du principe que la ville se constitue dans un aller-retour permanent entre les hypothèses du projet architectural et urbain et la planification. Ainsi Carouge, sans refondre la législation, puise dans les instruments à disposition, fait preuve de pragmatisme et sort du dilemme lié à l'empilement mécanique d'instruments qui s'additionnent dans le temps. Elle sort également du travers d'une planification qui oscille trop souvent entre deux situations extrêmes : trop grand schématisme au niveau des PDQ, puis cadre trop figé au niveau des PLQ élaborés avant de disposer de projets d'architecture.

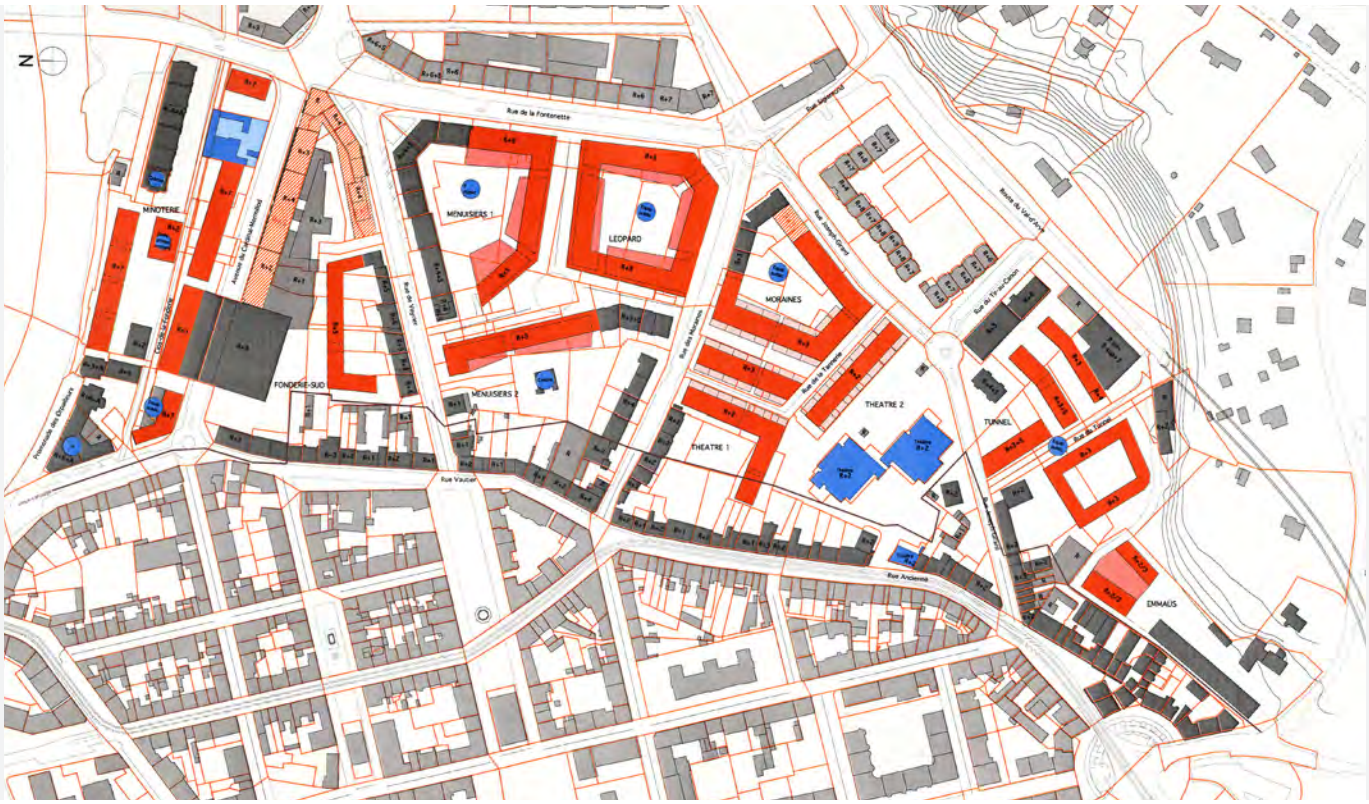
« Le projet urbain devrait nous permettre de renouer avec l'idée de projet permanent, dont la forme de départ est suggérée plus que dessinée, et qui se réalise dans la longue durée autour d'un nombre d'évidences culturelles. La redéfinition des rapports entre les édifices et la ville, entre l'architecture et l'urbanisme s'est exprimé en France en terme de projet urbain. Revendication politique en ce sens qu'elle suppose une nouvelle formulation du rôle des techniciens de l'aménagement et de leur rapports avec les habitants ou les collectivités territoriales. Revendication théorique en ce sens qu'elle appelle de nouveaux outils conceptuels » (Mangin, Panerai).



Maquette, plan-guide Carouge-Est, A. Bassi, Ville de Carouge, novembre 2008.

Plan d'ensemble et coupes, plan-guide Carouge-Est, A. Bassi, Ville de Carouge, novembre 2008.


Minoterie
Fonderie-Sud
Menuisiers 2
Menuisiers 1
Léopard
Théâtre 1
Moraine
Tunnel
Minoterie
Fonderie-Sud
Menuisiers 1
Léopard
Moraine
Théâtre 2
Tunnel
Activités
Cave / Entrée immeuble
Equipement public
Logement
Minoterie
R R+2 R+7
Commerce / bureau / logement
SBP : 35 000 m²
Fonderie-Sud
R+5
Commerce / logement
SBP : 9 000 m²
Menuisiers 1
R+5
Commerce / logement
SBP : 18 000 m²
Menuisiers 2
R+5
Commerce / logement
SBP : 11 000 m²
Léopard
R+5
Commerce / logement
SBP : 32 000 m²
Moraine
R+4
Commerce / logement
SBP : 17 000 m²
Théâtre 1
R+2
Logement
SBP : 5 000 m²
Théâtre 2
R+2
Logement
SBP : 3 000 m²
Tunnel
R+3+S
Idem étude
SBP : 17 000 m²
703 PLAN GUIDE CAROUGE EST
01 - 104 / Coupes de principes
PROVISOIRE
1227 CAROUGE
DOSSIER DE PLANS


N
Rue de la Fontanette
MINOTERIE
MENUISIERS 1
LEOPARD
MORAINES
FONDERIE-SUD
MENUISIERS 2
THEATRE 1
THEATRE 2
TUNNEL
EMMAUS
Rue Vaucher
Rue Ancienne

Composer la ville c'est aussi construire avec le temps

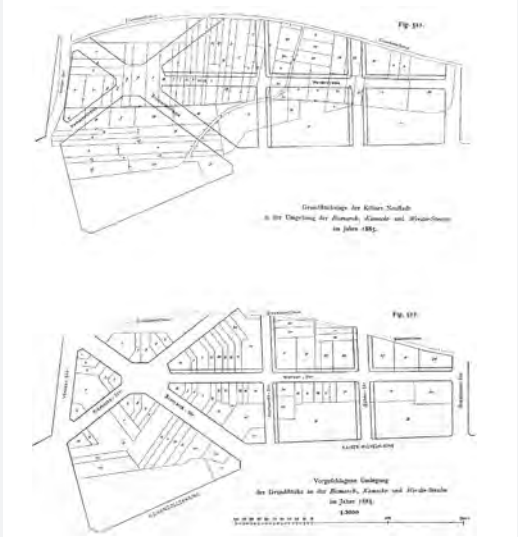
La Commission a souligné la qualité de la proposition du plan-guide de Carouge-Est qui s'insère dans le maillage viaire et le parcellaire existant et reprend le motif de l'îlot urbain comme élément de base du tissu à reconfigurer. Cette conception urbaine distingue clairement les espaces-rues des espaces-cours, dont la relation est assurée par des passages. Des équipements publics majeurs, notamment le théâtre mais aussi le centre commercial, déterminent des centralités existantes qui sont valorisées. De nouveaux équipements publics plus modestes, comme des crèches, sont prévus en cœur d'îlot. Ce regain d'intérêt pour l'îlot renvoie à un morceau de ville, aux notions de rue, de cour, d'orientation, d'échelle humaine, de diversité des fonctions, de substitution dans le temps. Il est vrai qu'à l'échelle urbaine, c'est moins la forme des bâtiments, ou leur style qui comptent, que leur capacité à créer des tissus urbains compatibles avec les dispositions courantes des villes. Figures spatiales, les compositions urbaines se construisent dans le temps. L'échelle d'intervention sur l'urbain, à l'inverse de l'objet architectural, est la longue durée.

L'espace public et le découpage parcellaire comme point de départ. Le cas de Bernex-Est

Le véritable travail urbanistique consiste à savoir distinguer le permanent de l'éphémère, le superficiel de l'artificiel (...). Plutôt que de s'interroger sans cesse sur la meilleure manière d'être de son temps, sachons construire avec le temps : il nous faut apprendre à penser à l'intérieur du temps (Mangin, Panerai).

Le périmètre d'aménagement coordonné (PAC) de Bernex-Est (45 hectares, aujourd'hui encore partiellement agricoles) recèle selon les études en cours un potentiel d'environ 850 logements et 2300 emplois. L'étude du PDQ de Bernex-Est se déroule simultanément avec d'autres études dont les périmètres se chevauchent : le plan directeur communal de Bernex, le périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) de Bernex-Nord et la nouvelle ligne de tram Cornavin-Onex-Bernex (TCOB). Dès lors, il paraît crucial que ces études soient coordonnées et que leurs enjeux concordent. La Commission souligne que si certains

Plan de synthèse, PDQ n°29'724, PAC Bernex-Est, Mayor-Beusch-Frey, Citec, DGAT, 2010.



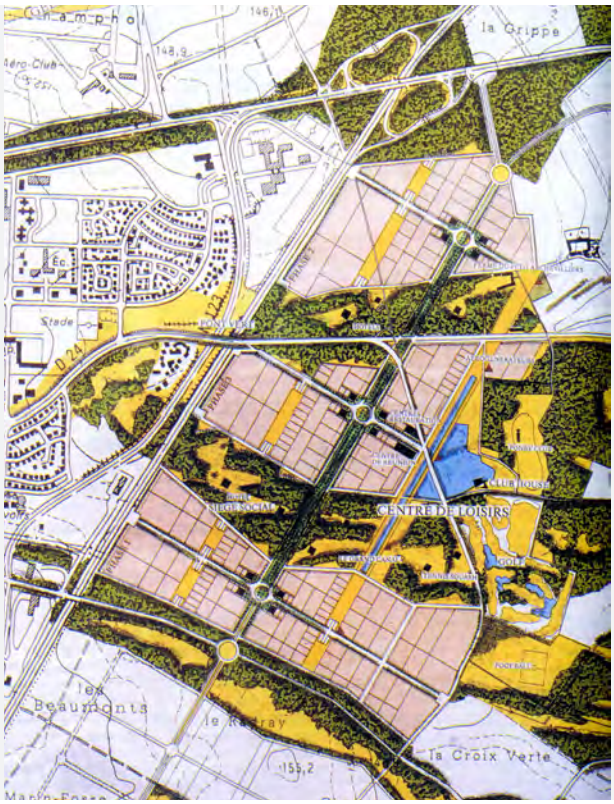
Remembrement parcellaire en vue d'une reconfiguration urbaine, 1885, Ville de Cologne, J. Stubben, « Der Städtebau », 1ère Edition 1890, Edition Vieweg, pp.290-291, 1980.

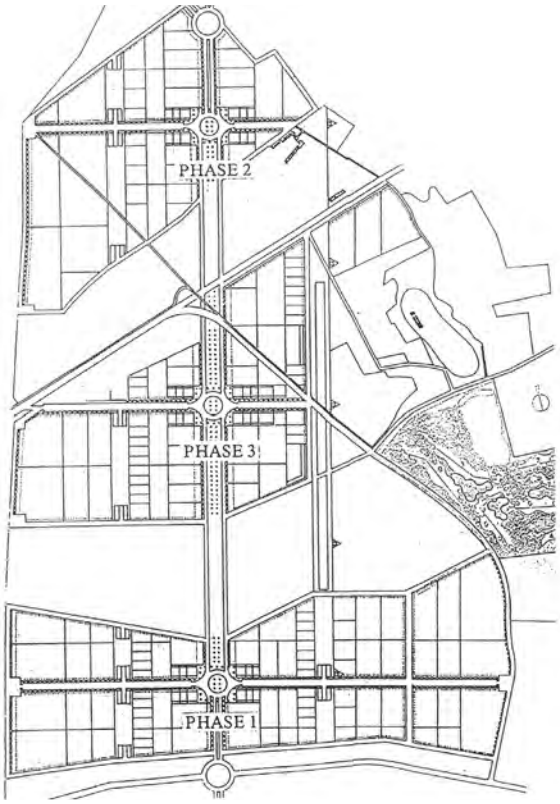
éléments, comme les morphologies ne doivent pas être totalement figés à ce stade de planification, d'autres, qui semblent incontournables, ne sont pas représentés ou seulement très schématiquement. Ainsi, le plan propose des fronts bâtis indicatifs qui ne s'appuient, ni sur le tracé parcellaire, ni sur le maillage viaire. A l'inverse, les rues, le « vide », tels les cours ou mails s'affirment avec force pour irriguer le futur quartier, sans toutefois constituer un maillage continu et clair sur lequel asseoir une composition urbanistique. Par ailleurs, ces tronçons d'espaces publics ne se raccordent pas avec les tissus bâtis voisins. Le futur « barreau-nord » (nouveau raccordement à l'autoroute) est à peine signalé, alors que l'accessibilité qu'il confère sera déterminante tant en terme d'affectation, que de morphologie urbaine. Enfin, l'interface de Pré-Marais n'est pas exploitée comme une centralité susceptible de créer de l'urbanité à partir de la nouvelle desserte tram, comme le suggère le plan directeur de la commune (PDCom Bernex).

Le maillage et l'action foncière

La Commission rappelle qu'un PDQ engage les autorités sur une quinzaine d'années et doit être à la fois précis sur certains aspects, et souples sur d'autres. Il doit en particulier fixer les espaces paysagers, le maillage routier et des espaces publics, le découpage parcellaire des secteurs d'activités, d'équipement et de logements. Elle rappelle que la mise en évidence de l'espace public et du découpage parcellaire constituent un point de départ qui favorise les appropriations et les adaptations dans le temps. Elle souligne que le périmètre et l'échelle du PDQ doit permettre d'ancrer la future urbanisation au sein d'un territoire plus vaste, mais aussi de conférer une cohérence urbaine aux futures opérations (PLQ). La Commission souhaite une fois encore attirer l'attention sur la question foncière qui reste le levier fondamental de l'urbanisme. Elle cite l'exemple de Bussigny-Ouest et la mise en place d'un syndicat d'amélioration foncière réunissant les privés et la commune dès le lancement du processus. « La création d'établissements publics fonciers a l'avantage de mutualiser entre les communes et les privés, le coût de l'action foncière et de dégager rapidement une importante marge de manœuvre, il permet surtout de disposer d'un organisme capable de développer un véritable savoir-faire. La négociation, l'acquisition et la gestion d'un portefeuille foncier nécessitent des professionnels, dont il serait impossible de disposer

Infrastructures, paysages et phasages, projet pour Chartres / Seura, 1991, in D. Mangin, « La ville franchisée, formes et structures de la ville contemporaine », pp.338-339.





à l'échelle communale, faute d'un niveau d'activité foncière suffisant » (tiré de Comby « Quelques idées simples sur les politiques foncières locales », pp.13-14).

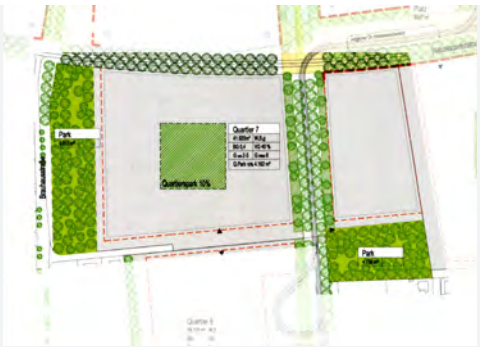
La Commission relève que, du point de vue des collectivités publiques et notamment des communes, l'anticipation des effets d'un nouveau quartier sur les finances publiques, par exemple en termes de besoins en infrastructures (investissement et/ou fonctionnement), est un point qui faute d'être évalué rapidement, constitue un des éléments de blocage. Pour pallier ces inconnues et permettre d'estimer économiquement la situation future, il s'agit d'élaborer une étude préliminaire en améliorations foncières qui fixe les points suivants de la coordination entre droit du sol, foncier et équipements collectifs :

- préciser les espaces et équipements collectifs à prévoir,
- préciser les coûts du projet et proposer un mode de financement,
- analyser la problématique foncière et proposer la démarche adéquate,
- proposer une programmation assurant la coordination des différentes démarches à entreprendre et précisant les responsabilités de chacun des acteurs.

La maîtrise d'œuvre urbaine

Si la maîtrise d'œuvre des espaces publics est un domaine d'activité identifié et dans lequel les rôles uns et des autres sont clairs, ce que j'appelle la maîtrise d'œuvre urbaine est un sujet plus délicat. L'objectif est de fédérer les initiatives, d'agir sur toutes choses pour que chacune fasse partie d'un même projet, soit l'expression d'une oeuvre qui a ceci de particulier de porter sur les relations entre les choses plus que sur les choses elles-mêmes. C'est cette idée que nous avons développée avec le plan-guide et les missions de cohérence des constructions qui nous ont permis de définir et d'accompagner les programmes dits « immobiliers » afin d'associer les opérations publiques et privées pour qu'elles constituent dans leurs différences et leurs diversités un ensemble qui soit l'expression d'un projet qui touche à ce que l'on appelle la « forme de la ville » (...) Cela suppose un niveau d'engagement dans la conduite des études et des travaux assez particulier. Il faut sans cesse faire l'aller et retour entre le site et la table de travail (Chemetoff).

Selon les études menées dans le cadre du projet d'agglomération : « l'absence d'expérience locale dans la conduite de projets urbains à l'échelle d'un quartier – c'est-à-dire de projets complexes, de longue durée et imbriquant plusieurs politiques sectorielles – fait



Rahmenplan Gratz-Rheininghaus.
54 hectares divisés en plusieurs lots pour favoriser le développement urbain du secteur par une pluralité d'acteurs, in Zettel, M., « Vision, Utopie, Kalkul », Archithèse n° 2, pp.78-83, 2010.

consensus : l'ensemble des partenaires relève ce problème qui prend plusieurs formes. Il n'existe pas de savoir-faire local à l'échelle de l'ensemble du processus (à l'exemple des sociétés d'économie mixte (SEM) des grandes villes françaises ou des bureaux privés allemands ou néerlandais). De plus, le professionnalisme de certains « maillons de la chaîne » est souvent médiocre (comme certaines petites collectivités publiques ou certains promoteurs ou certains organismes qui ne disposent pas équipes de professionnels ad hoc). C'est ainsi que les moyens ne sont pas accordés en suffisance pour la définition de la qualité la forme urbaine et des espaces publics (F et VD) et pour le montage de la structure porteuse (partout), ou que le fait de commencer par demander aux voisins ce qu'ils (ne) veulent (pas), induit parfois un blocage complet du système (GE). Chaque système connaît ses méthodes habituelles, certains privilégient l'approche technique (F), d'autres la normative (GE), mais rares sont les expériences locales croisant les méthodes et dépassant la juxtaposition de démarches sectorielles » (Tranda Pittion).

Retour sur expériences

L'aménagement de la ville est un acte culturel. Chaque projet est un lieu d'enseignement où on acquiert de l'expérience et un lieu où l'on fait des expériences (Chemetoff).

Qu'il s'agisse d'un PAC ou d'un secteur de renouvellement, le suivi administratif de ces dossiers, ne permet pas à lui seul d'assurer le passage « du modèle résidentiel au modèle urbain » (voir chapitre 5) ni d'accompagner l'évolution d'un projet dans le temps. Les procédures ne sont que des outils ou des moyens mis à la disposition d'un projet. Parmi ces moyens, la Commission relève que la maîtrise d'œuvre est le maillon faible de la chaîne puisqu'elle n'existe pratiquement pas à Genève (partielle et discontinue). Les PAC et les projets de renouvellement urbains doivent être non seulement pilotés au jour le jour de manière cohérente, mais ils doivent aussi, et c'est le plus difficile, être des lieux de création ; l'équipe assumant la maîtrise d'ouvrage n'étant pas là pour exécuter des directives, mais pour inventer et créer en faisant. A propos de l'Ile de Nantes, Alexandre Chemetoff explicite : « Notre méthode de travail et le rôle que nous jouons sont singuliers. En effet, nous sommes en situation de responsabilité égale à celle que l'on exerce d'ordinaire quand on est pleinement maître d'œuvre d'un bâtiment. Mais, ici, le projet comporte une part d'altérité plus importante sans que notre engagement ne s'en trouve pour autant affecté ou diminué. Nous exerçons une responsabilité effective de maître d'œuvre sur un ensemble composé d'une multitude de projets et d'initiatives, parmi lesquelles certaines relèvent d'une maîtrise directe et d'autres pas. Nous nous occupons de tout, mais d'une manière relative ».

Bibliographie

CALAME, P., « Plaidoyer pour une approche humaniste de l'aménagement du territoire français » in PRAT, F., « Un territoire pour l'homme : comment penser un aménagement du territoire centré sur l'homme et son bien-être ? », 1996.

PORTAS, N., entretien avec PAQUOT, T., Institut d'urbanisme de Paris, février 2000, mis en ligne par l'Université Paris-Est Créteil Val de Marne.

MANGIN, D., PANERAI, P., « Le projet urbain », Editions Parenthèses, 2000.

BERGER, P., « Héritage urbain et situation critique », ENAC. INTER. UTA, Laboratoire de projet urbain territorial et architectural, EPFL, avril 2001, pp.19, 162.

COMBY, J., « Quelques idées simples sur les politiques foncières locales », in Urbanisme-études foncières, n°110, juillet-août 2004.

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC et Office fédéral du développement territorial ARE, Groupe stratégique Politique des agglomérations, 4e Workshop « Projets urbains », D 24.08.2006.

LYON, Y., « L'avenir de l'humanité, c'est la ville, Grand prix de l'urbanisme 2007 », entretien paru dans « Le Moniteur » du 14 décembre 2007.

PANERAI, P., « Paris Métropole, Formes et Echelles du Grand Paris », Edition de la Villette, 2008, pp.11-14.

TRANDA PITTION, M., « Leviers pour faciliter la production de logement durables, dans l'agglomération franco-valdo- genevois », Cahier annexe n°10-1, Projet d'agglomération, CRFG, 2008, pp.31,32.

GRAF, F. DELEMONTEY, Y., ET GRANDVOINNET, P., « Etude sur le bureau Honegger Frères - 1930-1969 », DCTI/SMS, 2009.

CHEMETOFF, A.& ASSOCIES, « Le plan-guide (Suites) » Editions Archibooks+Sautereau, pp. 29, 41, 42 et 87, Paris, 2010.

Construire une vision partagée pour le quartier de Praille-Acacias-Vernets

Quelle ville voulons-nous ?
Le temps de la décision et du montage
Le paysage, les espaces et les équipements publics
La mobilité et les coutures urbaines
La mixité sociale / fonctionnelle
Le tissu urbain entre continuité et singularité
Accompagner la mutation urbaine, le plan-guide

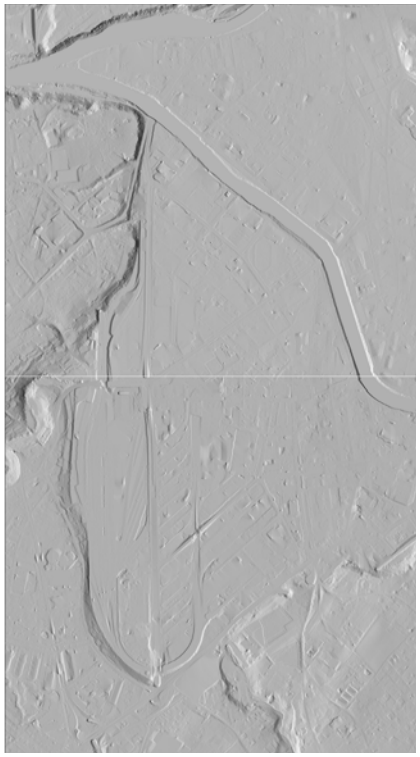
07

Le territoire du projet Praille-Acacias-Vernets (PAV) s'étend sur les trois communes urbaines que sont Carouge, Genève et Lancy. Situé aujourd'hui au cœur de l'agglomération, le site du PAV se trouve au bord de l'Arve, au pied du coteau de Lancy et dans le prolongement de Carouge. C'était un territoire relativement marginal de la ville et bien loin des intérêts que nous lui portons aujourd'hui. Pour développer un projet commun sur ce territoire, une vision où canton et communes soient impliqués de manière équitable, il faut établir les conditions de partage du territoire, mais aussi celles du partage des initiatives et de la transformation démocratique de la ville. Si le projet et son pilotage ont connu divers aléas depuis son lancement par le Conseil d'Etat en début de législature, cela montre encore l'effort à consentir pour mettre en place un véritable processus de planification collaborative.

Quelle ville voulons-nous ?

Après plusieurs années d'investigations projectuelles développées dans les ateliers de l'Institut d'architecture de l'Université de Genève (IAUG), le concours international « Genève 2020, co-habitations », organisé par la section genevoise de la Fédération des architectes suisses (FAS) en 2005 déclenche une prise de conscience des autorités cantonales sur le potentiel de développement du secteur. Désigné comme projet prioritaire par le Conseil d'Etat, dans son discours d'investiture (discours de St-Pierre, décembre 2005), le secteur est intégré comme un PAC dans la mise à jour 2006 du PDCn (fiche 2.20). La Fondation pour les terrains industriels (FTI), en charge de la gestion du secteur industriel, initie le projet de rénovation urbaine et organise un concours sur invitation qui débouchera en 2007 sur un masterplan. En réponse à diverses remarques, le Conseil d'Etat lance une réflexion interdépartementale pour consolider le projet et élabore un rapport à l'adresse du Grand Conseil (2008). Ce rapport, intitulé « La Ville en Arve », dont la Commission a relevé le grand intérêt, identifie notamment la nécessité d'inscrire le projet PAV dans un processus ouvert pour permettre de débattre des enjeux du site. Cependant très rapidement, un projet de loi modifiant le régime des zones du secteur industriel est préparé. Faute d'avoir été négocié, il était menacé par un référendum engagé par les milieux syndicaux, des partis de gauche et l'association

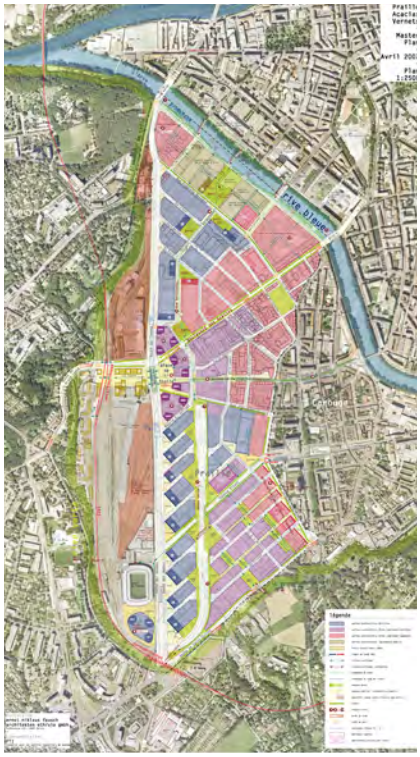
Vue du quartier de Praille-Acacias-Vernets depuis la tour de la télévision à Plainpalais, photo Manzoni Schmidig, 2010.

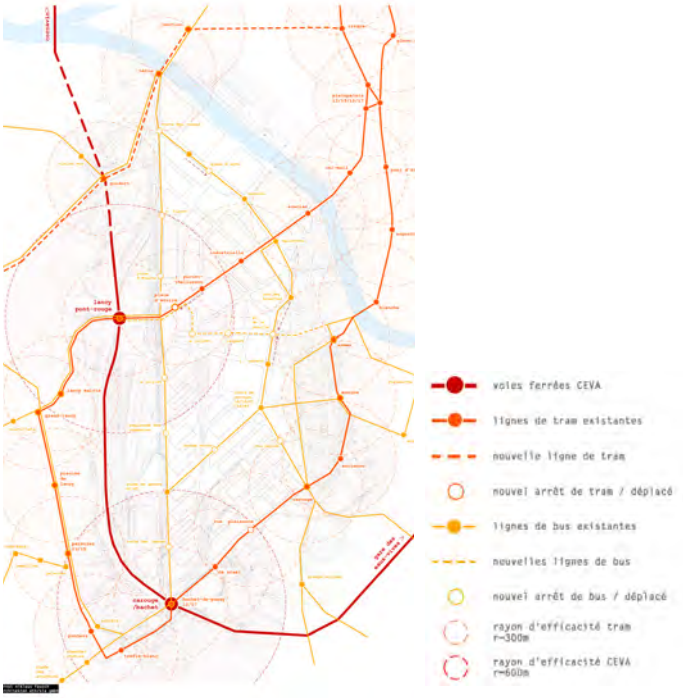


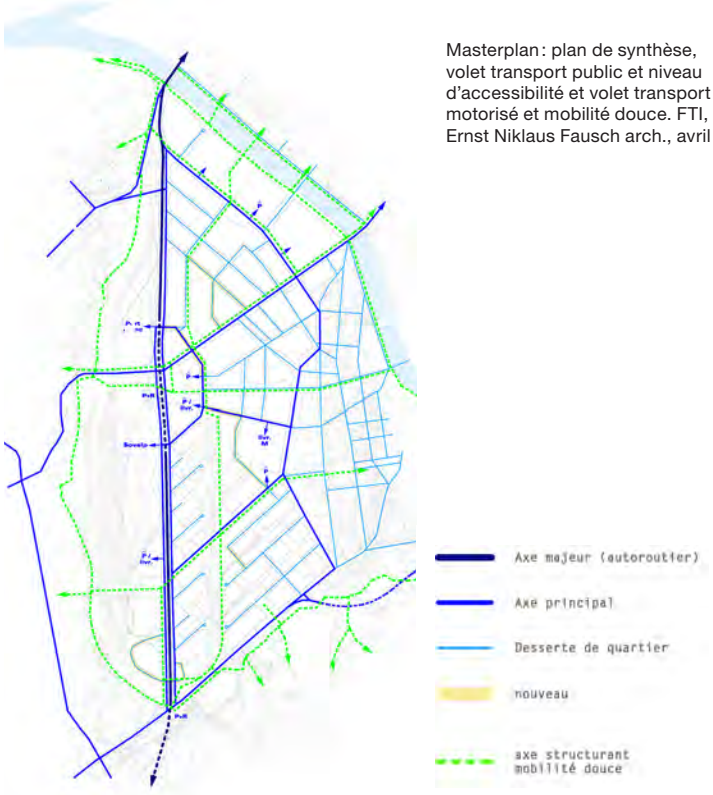
Socle géographique du quartier, modèle numérique de terrain, SITG.

Un territoire de 230 hectares en «cœur d'agglomération», orthophoto, SITG.

Projet de modification des limites de zones, MZ 29712, DGAT, avril 2010.







Masterplan : plan de synthèse, volet transport public et niveau d'accessibilité et volet transport motorisé et mobilité douce. FTI, DAT, Ernst Niklaus Fausch arch., avril 2007.

suisse des locataires (section genevoise de défense des locataires ou Asloca) qui souhaitent fixer les orientations stratégiques au niveau du déclassement (ratio emploi/logement et réalisation de logements d'utilité publique). S'agissant d'une opération majeure, plus de 200 ha, située en cœur d'agglomération, le temps accordé à l'élaboration d'une vision commune devrait être central dans la conduite du projet. Bien que la mutation urbaine du PAV semble inéluctable et suite à la concertation menée en 2009, suivie d'une convention signée au printemps 2010 entre les autorités cantonales, communales et les référendaires, le projet doit encore dépasser certains clivages apparus dès la phase du masterplan. Si l'enjeu des débats qui doivent s'amorcer est clair – de quelle ville voulons-nous ? – encore faut-il mettre en place les dispositifs, notamment de concertation, qui permettront de les faire aboutir.

Le temps de la décision et du montage

La mutation du secteur PAV engage des choix urbanistiques, symboliques et sociaux majeurs. Comme en témoigne les articles parus dans la presse depuis le lancement du projet, ce dernier est encore perçu comme un Eldorado ouvert à la spéculation, un futur quartier d'affaires, mais aussi comme un moyen de réduire la dette de l'Etat par la vente des terrains en mains publiques (85%), ce qui avait été envisagé initialement. Lors de l'examen du masterplan, la Commission a souligné l'ambition de ce projet « construire une nouvelle Genève » et elle a formulé une dizaine de recommandations. L'une d'elle portait sur la nécessité d'instaurer une structure de suivi à même de mener le processus de concertation et d'assurer la continuité des enjeux, conditions primordiales pour garantir le développement d'un tel site.

Les luttes urbaines qui ont animé la transformation des Grottes sont exemplaires des mécanismes susceptibles de s'engager dans le secteur du PAV sur fond de partage du territoire. L'ancien quartier populaire des Grottes se situait, dans les années 30, en marge de la ville et faisait l'objet d'une politique foncière municipale de rachat des parcelles dans l'optique d'une transformation radicale. La crise économique, puis la Seconde Guerre mondiale provoquèrent l'abandon de plusieurs projets, laissant ainsi le quartier vivoter jusqu'en 1977, quand le mouvement de quartier « Action Populaire aux Grottes » (APAG) s'opposa au plan de démolition-reconstruction qui visait la construction d'un centre ville à l'américaine et elle organisa pendant plusieurs années des occupations. Une initiative populaire fut lancée et refusée par le peuple genevois avec une faible majorité, ce qui conduisit les autorités communales et cantonales à abandonner l'idée de la « tabula rasa » pour envisager la rénovation-substitution, îlot par îlot, de la plupart des bâtiments.

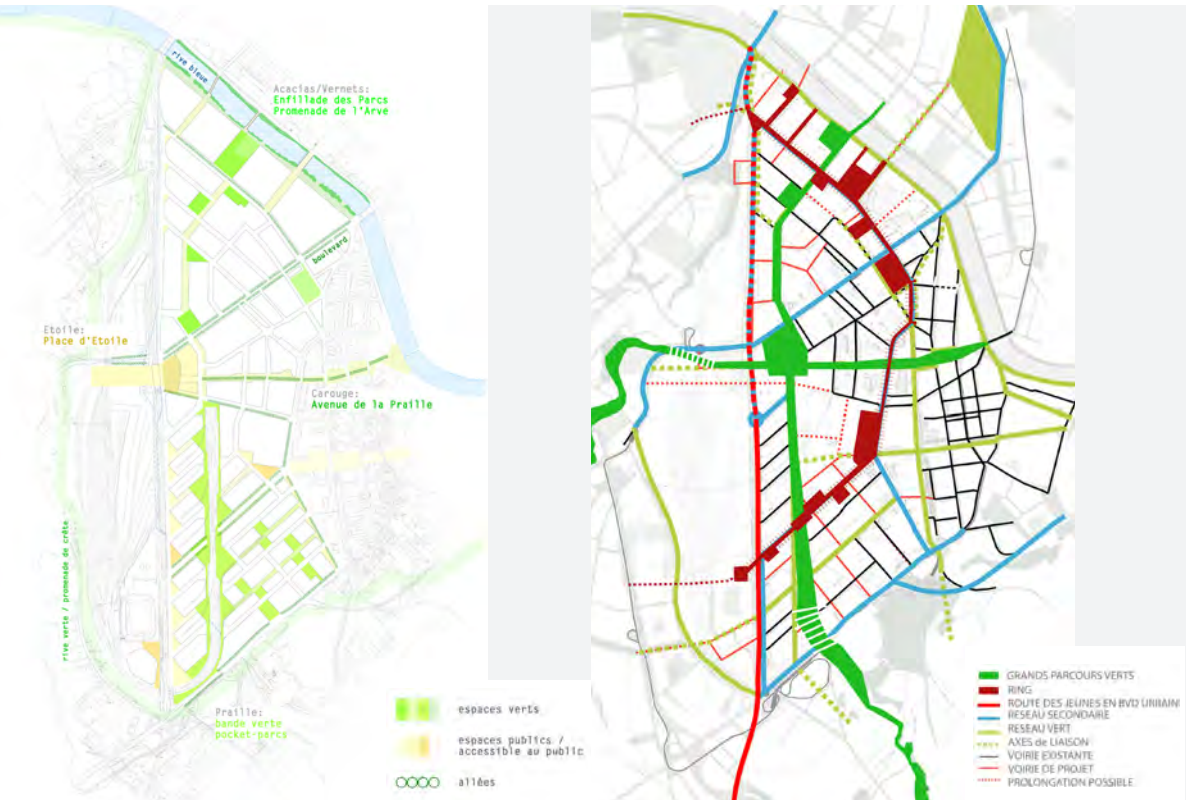
Le secteur de l'Etoile : une « adresse » en lien avec la gare RER de Pont Rouge, masterplan, Ernst Niklaus Fausch arch., FTI, DAT, avril 2007.

Dans un contexte différent, la transformation du quartier industriel de Zurich-Ouest (Zurich-West) a réussi à dépasser la logique de l'affrontement par la mise en place d'un dispositif de concertation. A la fin des années 90, ce projet a connu un conflit sévère présentant de multiples facettes: gauche/droite, milieux écologiques/économiques, autorités cantonales/municipales, milieux économiques/habitants. Afin de dépasser les blocages, le maire de Zurich créa en 1996-1997 le «Stadt Forum», sorte de plateforme de rencontre pour divers groupes d'intérêts. Cette concertation déboucha sur un processus collaboratif qui engageait les différents groupes – population, administration et milieux économiques – concernés par les problématiques de chaque zone. Des études-test ont permis de forger un concept de développement, accompagné de nombreuses études et de plusieurs concours.

Le paysage, les espaces et les équipements publics

Au sujet du masterplan, la Commission recommandait de considérer le projet des espaces publics comme le levier de la transformation urbaine, comme le moyen de passer de la forme industrielle au tissu urbain. A ce stade de la stratégie urbaine, il s'agit de donner la priorité non pas à l'architecture mais au canevas dans lequel elle s'insère. Au printemps 2010, la Commission a pu découvrir l'étude concernant les espaces publics et la mobilité conduite par l'agence de reconfiguration territoriale AWP. Dans l'hypothèse d'une requalification d'une partie du faisceau des voies ferrées, elle a considéré avec intérêt l'idée de la «croix verte» constituée de deux axes générant des espaces publics. Toutefois, elle a l'impression que ce tracé vert se situe dans une intention programmatique, plus que dans une optique de projet et il faudra vérifier sa capacité à qualifier le tissu bâti. Par ailleurs, la Commission souhaite que soit confortée la proposition du masterplan en affirmant le projet de «rive verte» situé sur le coteau morainique de Lancy, ainsi que celui le long des berges de l'Arve pour réaliser une strate paysagère dite «rive bleue». En rendant leurs mesures à des données géographiques déterminantes comme l'Aire et la Drize ou le coteau morainique, il s'agit de construire une charpente paysagère capable de restaurer une relation de la ville à l'eau et à la géographie en articulant le grand paysage, les horizons, les tracés et les vues.

En revanche, l'idée développée dans le masterplan pour des espaces publics «parvis et pocket parks» n'a pas convaincu la Commission qui estime qu'il faut opérer une distinction entre les espaces de proximité, qui seront aménagés à l'échelle des îlots, et les espaces publics majeurs, qui eux engagent l'identité de l'ensemble du tissu urbain. Elle relève que le maillage des espaces



Espace public, masterplan, Ernst Niklaus Fausch arch., FTI, DAT, OCM, DNP, DPS, avril 2007.

Espace public et mobilité, agence AWP, DGAT, 2010.

publics doit offrir tant une augmentation quantitative que qualitative du domaine public. Les équipements constituent un thème majeur de la reconversion urbaine en lien avec l'espace public. Dans cette optique, la place de l'Etoile ébauche, selon le masterplan, un espace public qui pourrait engager l'identité de l'ensemble du tissu urbain. Cependant ce secteur devrait mieux intégrer les projets de la société de valorisation de la Praille (SOVALP) et ceux des Ports Francs, avec la halte Pont-Rouge du RER, et constituer des enchaînements d'espaces bâtis et ouverts. Le nombre, comme le gabarit, des immeubles-tours devront être rééquilibrés par rapport à l'ensemble du site en intégrant les gabarits de SOVALP, soit environ 50 mètres. Le maintien du P+R de l'Etoile ne correspond pas aux ambitions de création d'une nouvelle centralité urbaine de qualité dans ce secteur.

Par ailleurs, l'esplanade qui articule le centre commercial de la Praille et le stade de Genève doit être valorisée, car son rôle est amené à se renforcer avec la densification des quartiers environnants. Il s'agit d'améliorer en particulier la qualité et le caractère de l'accessibilité piétonne par la requalification de l'avenue Vibert et de la route des Jeunes. Le boulevard doit succéder à la voie rapide pour intégrer les contraintes circulatoires dans l'espace public. Le centre commercial lui-même pourrait servir de support à de nouvelles constructions et ainsi établir un nouveau rapport à l'espace public : voir à ce sujet la mutation du centre commercial « Beaulieu » à Nantes, datant des années 70, qui sert de support à de nouvelles constructions s'ouvrant sur l'espace public (P. Bouchain). Enfin, l'implantation d'une école sur l'esplanade du complexe sportif des Vernets, telle qu'elle apparaît dans le masterplan, ne semble pas judicieuse, car cette place accueille des manifestations justifiant des prolongements extérieurs : elle devrait au contraire être aménagée comme un espace public central.

La mobilité et les coutures urbaines

La Praille possède son propre système de dessertes, raccordé au rail et à l'autoroute. Ces structures ont profondément façonné le site. Il s'agit de donner un nouveau sens et une nouvelle identité à ce quartier, en faisant ressortir le site comme matière première des espaces ouverts à travers des gestes de réparation, de suture ou d'adaptation. Le devenir des infrastructures doit être envisagé en terme d'évolution progressive du réseau pour restaurer un équilibre entre, d'une part, les fonctions de déplacement (accessibilité, livraisons, réseaux des déplacements, interfaces, gestion des flux, stationnement et services de mobilité) et d'autre part, de nouvelles fonctions, valeurs et comportements urbains (mixité, densité, commerces, services, équipements, centralité, courtes distances, cohabitation des mobilités, etc.).

Valoriser l'Arve comme un espace public, photo Manzoni Schmidig, 2010.

Esplanade de la patinoire des Vernets, photo Manzoni Schmidig, 2010.

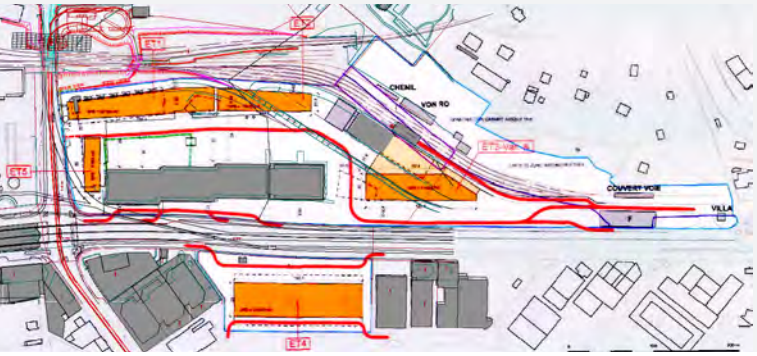
Lieu de production culturel et de représentation : le Théâtre du Loup au bord de l'Arve, internet.

Si certaines propositions contenue dans le masterplan sont intéressantes telles le prolongement de la rue Alexandre-Gavard, la création de la boucle Jolivet, la multiplication des passerelles sur l'Arve, d'autres le sont moins comme le traitement de la route des Jeunes - un flux de véhicules important n'implique pas forcément de traiter une voie comme une semi-autoroute, surtout lorsqu'elle traverse la ville. La Commission trouve paradoxal, alors que ce projet s'inscrit dans la perspective du projet de l'agglomération qui prône le développement urbain le long des infrastructures, en particulier les liaisons de transports collectifs, que ni les haltes du RER ni les axes de mobilité douce – comme la rue Boissonnas – ne soient considérés comme des projets stratégiques. La Commission suggère également d'étudier la requalification de la route des Jeunes, en profitant notamment de la transformation de l'îlot Firmenich pour l'aménager en boulevard urbain. Quant au projet des Ports Francs, la Commission considère qu'il faudrait lui conférer une véritable ambition urbaine, allant au-delà du programme actuellement envisagé (voir notamment le projet d'espace public imaginé par le bureau Metron dans le cadre de l'étude d'urbanisme liée au CEVA).

Mixité sociale / fonctionnelle

L'enjeu est clair, sommes-nous capables de contribuer au développement de la ville, c'est-à dire non seulement d'accroître le nombre de bâtiments mais de continuer à proposer un cadre susceptible de s'adapter aux changements de modes de vie et aux modifications économiques ? (Mangin et Panerai).

Le découpage du masterplan par « îlot » et par « orientations programmatiques », apporte une bonne réponse à cette question liminaire. A l'image de la ville dense stratifiée bâtie dans la deuxième zone, il s'agit de constituer une structure d'accueil pour de nouvelles fonctions urbaines et de favoriser la diversité : logements ; activités économiques ; grands équipements (culture, enseignement supérieur et loisirs) ; espaces publics majeurs et de proximité. La création d'une zone 2 ordinaire et de développement semble appropriée, car elle désigne un mélange d'affectations et de gabarits, consubstantiel à la définition première d'une ville, à l'instar par exemple du quartier voisin de la Jonction. Dans le préavis concernant le masterplan PAV, la Commission recommandait de privilégier une véritable mixité programmatique et sociale, en la concevant comme un préalable caractérisant ce territoire. Dès lors, elle se réjouit que le ratio un emploi/un logement ait finalement été retenu pour tout nouveau projet dans le périmètre PAV. Cette volonté



Le silo à blé des Ports Francs, un repère dans la ville, photo Manzoni Schmidig, 2005.

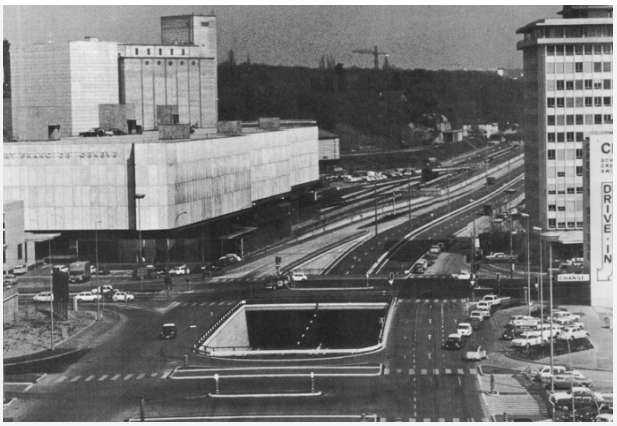
Le secteur des Ports Francs, étude pour l'élaboration d'un schéma directeur, ASS et 3BM3, Port francs et entrepôts de Genève SA, 2004.

permettra notamment de développer des ensembles urbains mixtes. La réflexion sur le foncier permettra aussi de mettre en œuvre la répartition des logements, en particulier les logements d'utilité publique, qui constitueront 2/3 des logements réalisés sur des parcelles propriété d'une collectivité publique (projet de loi MZ n° 29'712 A, art.4 al.9, « catégories de logements »). Il s'agira de déterminer selon les cas, si cette mixité peut s'organiser par bâtiment, parcelle ou secteur.

La Commission adhère à la volonté de renforcer la mixité activités-logements-équipement dans l'ensemble du PAV en incluant SOVALP et l'Etoile, qui ne doivent pas devenir des quartiers d'affaires dont la vie est rythmée uniquement par les horaires de bureaux à l'image du quartier de la Défense (jusqu'en 1989). Ce dernier a connu, avec la construction de La Grande Arche, une véritable transformation dans ses rythmes et ses usages – visites des touristes, déambulations des promeneurs, accueils d'événements politiques, de congrès, de spectacles, etc. – mais cela a nécessité a posteriori une forte implication de l'Etat. Dans ce sens, la Commission souhaite que le secteur d'affaires Etoile-SOVALP soit conforté par un projet culturel majeur à l'échelle de l'agglomération, comme une nouvelle bibliothèque universitaire et publique. Ce programme universitaire constituerait une alternative au site de la caserne des Vernets, qui est prioritairement dévolu au logement dans le masterplan.

A titre de comparaison, le quartier de la Postdamer Platz à Berlin (R. Piano) comporte 50% de bureaux, 30% de bâtiments consacrés à la culture et au commerce, avec une forte proportion d'enseignes de restauration, et 20% consacré au logement. Cette polarité urbaine se situe aussi sur un nœud du réseau de transport en commun et dans un quartier qui concentre des grands magasins et de nombreux commerces, ainsi qu'un musée, plusieurs cinémas et théâtres. Si, globalement, le quartier est construit « à l'européenne », soit composé avec des bâtiments de hauteur moyenne s'implantant le long du tracé historique des rues, la verticalité marque désormais fortement le paysage urbain, notamment autour de la place, qui compte cinq bâtiments avec de hauts gabarits. Le choix d'édifier ces tours de bureaux renvoie à l'image que Berlin souhaitait se donner dans l'euphorie de la réunification : une ville qui reprend son rôle dans le concert des métropoles, en assurant sa reconversion dans le tertiaire. Par ailleurs, la Commission suggère d'examiner l'opportunité de couvrir partiellement la gare de triage, ce qui limiterait les risques d'accidents majeurs, à l'instar du quartier Masséna (Paris Rive Gauche), où la couverture des voies ferrées a permis d'implanter un programme de logements et d'équipements et d'aménager plusieurs chemins reliant l'ancien et le nouveau 13e arrondissement.

Une nouvelle centralité qui recompose le tissu urbain berlinois, Potzdamer Platz, A. Fleury, p 2.



Carrefour de l'Etoile en 1969, Secteur Praille-Acacias-Vernets, étude historique et patrimoniale, SMS, DCTI, p.62. 2006.

07

Tissu urbain entre continuité et singularité

La Commission estime que la volonté exprimée par le masterplan de marquer une centralité à l'Etoile par l'édification de neufs tours relève plus d'une vision stratégique – définir le cœur du nouveau quartier et l'adresse d'un quartier contemporain – que d'un projet urbain abouti. L'étude de ce projet devrait s'articuler autour de deux problématiques centrales : les espaces publics et la constitution progressive d'un tissu urbain s'intégrant dans la silhouette de la ville. Par ailleurs, la Commission souligne que des immeubles tours pourraient être érigés sur l'ensemble du PAV et elle attire l'attention sur le fait que ce type de bâtiments, disséminés à l'intérieur de la maille urbaine, constitue une des caractéristiques du tissu genevois. La proposition du masterplan doit faire l'objet d'un véritable débat qui devra sortir du cercle des initiés : Qu'est-ce qu'une tour ? Se caractérise-t-elle par sa hauteur, par ses proportions ? Par sa position ? Quel rôle ? Quel sens ? Quelle symbolique ? Quels repères ? Faut-il envisager des dispositifs ponctuels, sériels ou groupés ? Faut-il privilégier des tours d'activités et/ou des tours de logements ? Où s'arrête le secteur des tours hors normes ?

Quant à la mention d'un gabarit maximal de 175 mètres, inscrite dans le projet de modification de zone (MZ n° 29'712), la Commission constate qu'il s'agit d'une considération normative : le plafond aérien. A titre de comparaison, cette hauteur représente le double de la plus haute tour existant à Genève, celle du Lignon, qui culmine à 87 mètres. Sur le plan européen, on pourrait dresser une analogie entre le projet PAV et le renouvellement urbain mené à Munich, pour le quartier de Theresienhöhe (O. Steidle). Sur un périmètre de 45 ha, (dont 400'000 m^2 construits : 250'000 m^2 d'activités et 150'000 m^2 de logements), ce projet s'inscrit dans le prolongement du maillage urbain adjacent, ses rues et ses îlots, et une tour de logements de 45 mètres de haut s'élève comme signe de ce renouvellement. Ce projet comprend de nombreuses variantes d'îlots urbains s'ouvrant davantage à mesure qu'ils s'approchent du grand parc accueillant l'Oktoberfest.

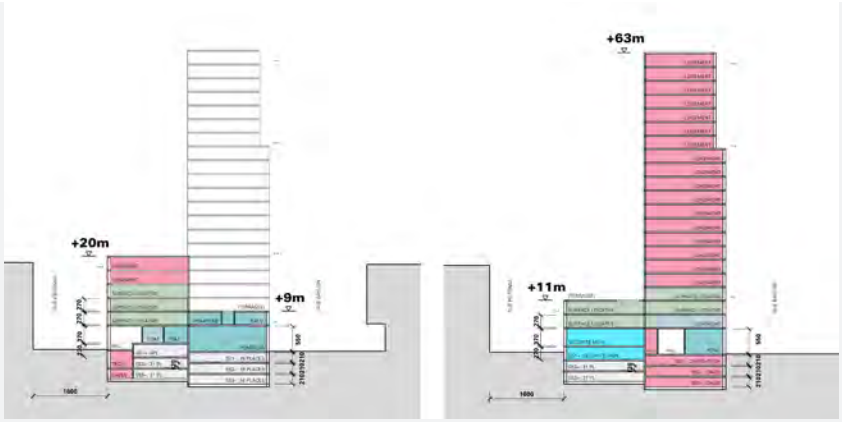
Une première tour de logement émerge du velum de la ville, Therensienhöhe, Münich, C. Steidle, p.91.

Ilots urbains mixtes, aménagement du site de l'ancienne foire Therensienhöhe, Münich, C. Steidle, p.78.

La Commission rappelle que d'intenses réflexions sur la problématique des tours ont été menées à Genève dès les années 30, notamment à propos du nouveau quartier de St-Gervais (voir notamment les projets de Maurice Braillard et le Corbusier). Ces études se sont intéressées à la silhouette générale de la ville et aux différents repères qui définissent le paysage urbain genevois : collines de la vieille ville, tour de la cathédrale, éléments du grand paysage en toile de fond. Consécutivement à la construction d'une première tour au boulevard Helvétique (14 étages, M.-J. Saugey, 1936), c'est dans les années 60 qu'on introduira véritablement de nouveaux éléments de verticalité dans la ville. En lien avec les réflexions de l'architecte Kevin Lynch, qui souligne l'importance de ponctuer la ville qui s'étend de figures urbaines repérables, un nouvel instrument d'aménagement introduit à la fin des années 50 - le PLQ - permet l'insertion de bâtiments hauts à l'intérieur des différentes zones de développement sur la base d'un projet et de l'accord de la Commission d'urbanisme. Sous l'égide d'André Marais qui dirige le service d'urbanisme du DTP à cette époque, un foisonnement de projets aux affectations et gabarits variés (8 à 31 étages) explorent les potentiels de composition qu'offrent ces bâtiments tant dans les secteurs de développement que de renouvellement urbain.

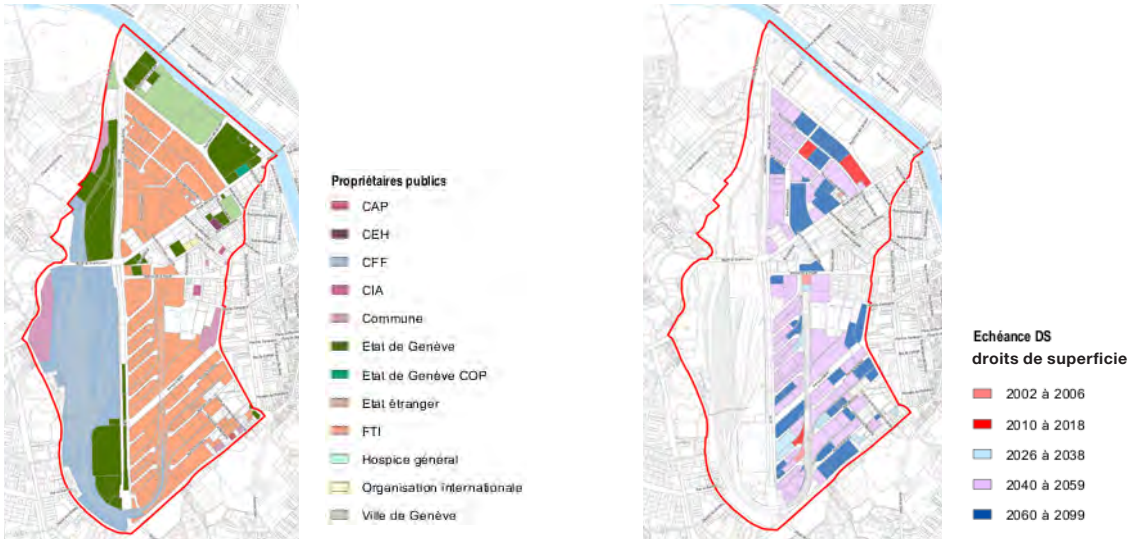
- Dispositif ponctuel comme accent urbain isolé : tour de la cité universitaire (1957), tour de l'Union internationale des télécommunications (UIT) à la place des Nations (1958) ou tour de la télévision (1973).
- Dispositif ponctuel intégré dans une composition d'ensemble : Vermont-Parc (1950), cité Nouvelle d'Onex (1959), La Gradelle (1961), Hôtel Intercontinental dans Budé (1961), les deux tours du Lignon (1963), Cité Jonction, etc.
- Dispositif sériel implanté dans la verdure : les deux tours de Lancy (1961, le projet en prévoyait cinq), etc.
- Dispositif sériel dans le tissu urbain : les six tours de Montchoisy (dont celle de M-J. Saugey,1959), les cinq tours de Carouge (1958-1969), etc.

Plus récemment, de nouveaux projets se sont intéressés au potentiel de structuration urbaine des tours. Aux franges de la ville dense et de la ville des parcs, le PDQ « Jardin des Nations » scande la route de Ferney de cinq tours, à l'entrée nord de Meyrin se dresseront trois bâtiments hauts (PAC Meyrin-Les Vergers), alors qu'une tour signalera la gare du CEVA à Chêne-Bourg.



Projet d'un bâtiment mixte (équipement, activité, logement) à la rue Baylon, secteur Grosselin-Carouge-PAV, Aeby et Pernegger, Ville de Carouge, 2008.

« Tissu urbain ordinaire », secteur de la Jonction : îlots ouverts, fermés, et bâtiments hauts intégrés au tissus de la zone 2, Google map.



source FTI, 2008

Cartes thématiques, plan-guide de l'île de Nantes, A. Chemetoff, pp.17, 21, 23, 27, 29.

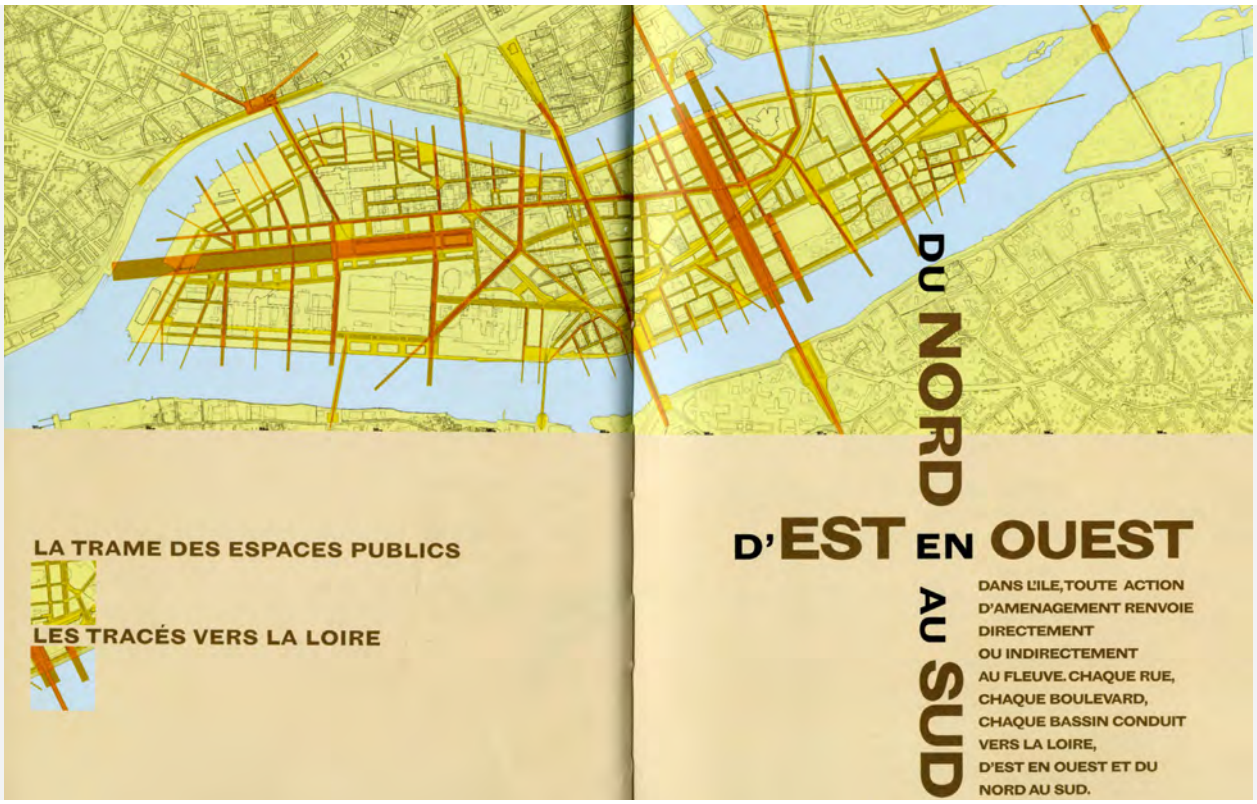
Accompagner la mutation urbaine, le plan-guide

Le projet est une manière de fixer sur le sol une idée. Cette idée n'est pas seulement une forme, ce n'est pas un concept, ce n'est pas un programme ou une méthode. C'est un état d'esprit, une persévérante attention pour que le projet, fait de différentes interventions, fait d'altérités, apparaisse comme un tout, une ambiance qui fait que l'on est là et pas ailleurs. Là et aujourd'hui (Chemetoff).

La Commission constate que d'importants moyens, humains et financiers, sont octroyés par les autorités pour développer le périmètre PAV et garantir la continuité d'un processus, qui se poursuivra sur de nombreuses années (suivant en cela les recommandations n° 8 et 9 du préavis sur le masterplan). Si promouvoir des concours (voir les dix projets-clés du masterplan) constitue un point extrêmement positif, il serait toutefois insuffisant s'il n'est pas encadré. Pour assurer la coordination et la cohérence des projets dans le temps, la Commission a recommandé à de nombreuses occasions de mettre en place un instrument tel le plan-guide élaboré par Alexandre Chemetoff et son équipe pour le projet de l'île de Nantes (un des plus grands projets de transformation urbaine de France sur 330 hectares, 1999-2009). Ce plan concrétise une vision commune et est tenu à jour par une équipe d'urbanistes qui l'actualisent au fur et à mesure de l'évolution des études partielles et des projets des promoteurs privés ; il est constamment modifié et l'objet de consultations publiques et institutionnelles. Ce caractère évolutif et opérationnel est particulièrement pertinent pour une opération de renouvellement urbain qui portera sur plusieurs décennies.

En effet, il faut « admettre notre incapacité à produire dans un temps restreint la complexité de la ville ancienne », mais partir des projets des différents propriétaires fonciers ou superficiaires, et les inscrire dans une perspective nouvelle d'ensemble qui prenne en compte, dès l'origine, les évolutions possibles, les densifications, les substitutions, les changements d'usage. « Il s'agit de travailler à partir de la construction courante, c'est-à-dire des financements habituels, des procédés constructifs usuels et des maîtres d'œuvre moyen. A l'échelle urbaine, c'est moins la forme du bâtiment qui compte que la capacité à créer des tissus urbains compatibles avec les dispositions courantes des villes » (Mangin et Panerai).

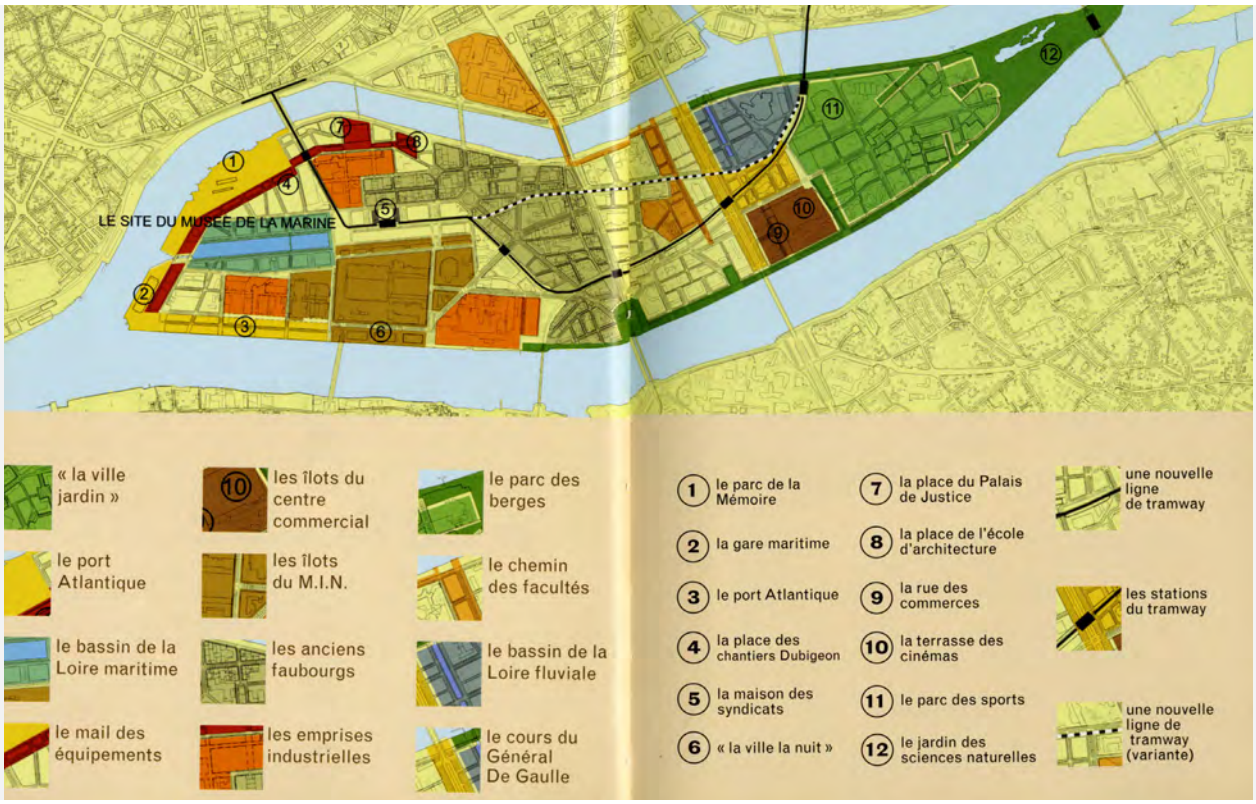
La Commission s'étonne que le masterplan n'ait pas évolué depuis 2007 vers un plan-guide. En l'absence de documents de synthèse, il est difficile de mesurer l'avancée des réflexions, de percevoir des changements de cap, de visualiser les nouveaux projets en cours. Le

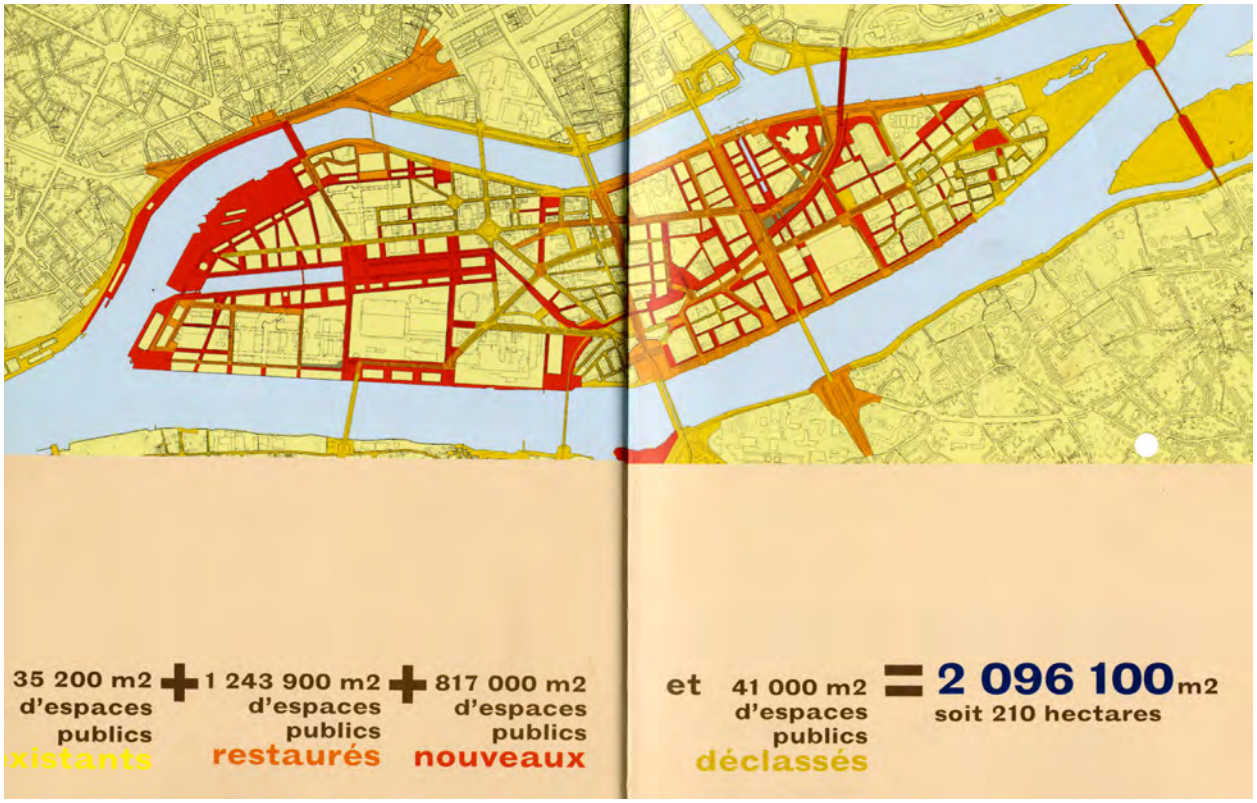


plan ayant le mérite de synthétiser un état de la pensée, permettant aux diverses études sectorielles et thématiques de s'inscrire dans une stratégie d'ensemble, mais aussi d'intégrer les acteurs, de traiter simultanément de la planification spatiale, temporelle et des mécanismes de mise en œuvre, tout en laissant des marges de manœuvre pour le développement de projets. En guise de conclusion, la Commission, reprenant les réflexions de l'architecte Alvaro Siza, comparerait la ville à une conversation. « On y distingue des paroles singulières, les édifices et les espaces publics majeurs – ou particuliers – mais la cohésion de l'ensemble tient à la continuité du tissu urbain, à la présence de constructions et de rues ordinaires qui assurent les liaisons. Il n'existe pas de monument dans la ville sans la continuité anonyme de multiples constructions. Il s'agit d'aspects qualitatifs complémentaires. Malgré cela, la perte de sens dans le rôle de chaque construction est visible partout dans le monde. L'ambition généralisée de prédominance rend difficile toute forme de prédominance » (Siza, p.10).

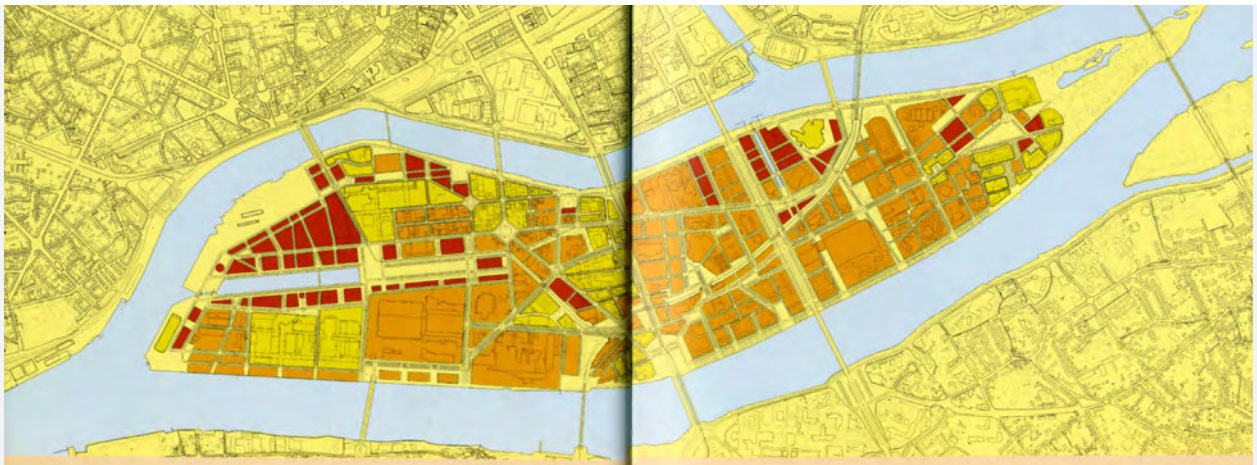
Bibliographie

IAUG, « Vision Praille-Acacias », ateliers de projet IAUG 2004-2006, Université de Genève, Editions Infolio.
GROUPE INTERDÉPARTEMENTAL, DT/DCTI, « Rapport La Ville en Arve (PAV) », mission du Conseil d'Etat, 2008.
CHEMETOFF, A., « L'île de Nantes, Le Plan-guide en projet », Editions Memo, Nantes 1999.
LYNCH, K., « l'Image de la cité », 1ère édition 1960, Editions Dunod, Paris, 1999.
FLEURY, A,. « Potsdamer Platz : l'envers du décor », Le Mensuel de l'université, CNRS/UMR Géographie-cités, 2009.
SIZA, A,. extrait du livre « Imaginar a Evidência », 1998. traduit à l'occasion du Grand prix de l'urbanisme 2005.
MANGIN, D., PANERAI, P., « Le projet urbain », Editions Parenthèses, 2000.
STEIDLE, O., « Land Stadt Haus », Edition Anton Pustet, 2004.
CHEMETOFF, A.& ASSOCIES, « Le plan-guide (Suites) » Editions Archibooks+Sautereau, pp.70 et 97, Paris, 2010.





35 200 m2 d'espaces publics existants + 1 243 900 m2 d'espaces publics restaurés + 817 000 m2 d'espaces publics nouveaux et 41 000 m2 d'espaces publics déclassés = 2 096 100 m2 soit 210 hectares



378 200 m2 d'îlots existants + 1 133 900 m2 d'îlots restaurés + 190 300 m2 d'îlots nouveaux = 1 702 400 m2 soit 170 hectares

maîtrise d'œuvre > ATELIER DE L'ILE DE NANTES
co-traitants : Bureau Alexandre Chemetoff - Atelier Jean-Louis Berthomieu

maîtrise d'ouvrage : SAMOA

cofinancement Union Européenne

ILE DE NANTES
Plan guide
1/2500

1er octobre **2008**

- Opération réalisée ou en chantier
- Etude
- Faisabilité
- Hypothèse de constructibilité
- Bâtiment réhabilité
- Bâtiment existant conservé ou transformé, élément caractéristique du paysage de l'île de Nantes
- Bâtiment existant
- Jardin et cœur d'îlot privé réalisé ou en chantier, au sol
- Jardin et cœur d'îlot privé réalisé ou en chantier, sur toiture
- Jardin et cœur d'îlot privé
- Ilot
- Espace public
- Place, placette, espace piéton, ...
- Couverture de l'espace public par un abri
- Jardin et parc public
- Arbres existants
- Nouveaux arbres

Le plan-guide de Nantes est révisé et publié tous les trois mois, Iles de Nantes, 1er octobre 2008, Chemetoff et associés (source Chemetoff).

Annexes

Objets suivis de janvier 2006 à mai 2010

Autorisations par procédure accélérée

APA	18’052	Onex - av. des Grandes-Communes - surélév. bât. com. - mand. Ganz et Muller
APA	25’618	Genève - Eaux-Vives - quai Gustave Ador - réaménagement et extension de Baby Plage - mand. A. Etienne
APA	25’683	Carouge - pl. Sigismond - réaménag. entrée cimetière - mand. A. Etienne
APA	25’874	Vernier - parc des Franchises - agr. roseraie (SEVE)
APA	26’169	Genève-Cité - parc des Bastions - constr. 3 espaces de récup. (conteneurs enterrés)
APA	26’170	Genève-Cité - jardin anglais - constr. 2 espaces de récup. (conteneurs enterrés)
APA	26’761	Versoix - quai de Versoix - modif. stationnement et circ. - mand. Ertec SA
APA	27’022	Genève-Petit-Saconnex - quai Wilson - ponton ski nautique - mand. edms SA ingénieurs (et débarcadère Châteaubriand pour société des mouettes genevoise - SMGN -)
APA	27’540	Genève-Cité - parc des Bastions - transfo. jeux - mand. ADR architectes et La Touche Verte, archi. paysagistes
APA	27’664	Chêne-Bougeries - ch. de la Gradelle (centre de rencontre et de loisirs) implant. temporaire du chapiteau « Cirquenchêne »
APA	27’674	Genève-Petit-Saconnex - port Barton - scène provisoire pour représent. théâtrales
APA	27’714	Lancy - parc L.-Bertrand - création esplanade sportive - mand. Chevalley-Longchamp et Russbach
APA	28’033	Genève-Eaux-Vives - quai G.-Ador - aménag. temporaire «Les yeux de la ville»
APA	28’075	Genève-Eaux-Vives - pl. Pré-l’Evêque - aménag. patinoire temporaire (VdG)
APA	28’376	Genève-Petit-Saconnex - parc des Franchises - aménagement d’agrément (bassins, plantations) - mand. Mechkat & Bouldin
APA	28’773	Genève-Petit-Saconnex - ch. de l’Impératrice - création de deux volières de contention - VdG
APA	29’165	Lancy - parc E. Dupont - réaménagement - mand. Gillig et ass. (G. Lecoultre)
APA	29’167	Genève-Cité - rue Baulacre - jeux école des Cropettes - mand. VdG
APA	29’181	Versoix - ch. des Graviers, ch. du Vieux-Port - réaménagement des accès - mand. Amsler, Bombelli & ass.
APA	29’735	Lancy - ch. des Coutillets - constr. point récup.
APA	29’803	Soral - rte des Lolliets - création d’une déchetterie
APA	29’884	Meyrin - ch. des Ateliers - changement d’affectation d’un bâtiment artisanal - mand. G. Gagliardi
APA	29’915	Genève-Petit-Saconnex - parc Mon Repos - inst. manège provisoire (grande-roue) - mand. Perreten & Milleret SA
APA	30’763	Chêne-Bourg - av. de Mirany - réaménagement du parc
APA	31’216	Chêne-Bougeries - rte de Chêne - réaménagement entrée du parc Stagny et création place de dépôts - mand. M. Junod, arch. paysagiste
APA	31’386	Genthod - rte du Creux-de-Genthod - réfection d’un trottoir et de la chaussée - mand. J.-C. Buffet
APA	31’812	Vernier - ch. des Fossés - agrandissement stade d’Aïre (vestiaires) - mand. Croubalian, Lacoste et Neermann
APA	31’978	Vernier - av. de Châtelaine - réaménagement de la place de Châtelaine - commune de Vernier
APA	32’208	Genève-Petit-Saconnex - rte de Lausanne - mise en conformité de la terrasse couverte (plage privée de l’ONU)
APA	32’209	Genève-Petit-Saconnex - rte de Lausanne - mise en conformité des vestiaires (plage privée de l’ONU)
APA	32’381	Meyrin - rues Lect, Prulay et Livron - aménagement de la place Lect-Livron - mand. Manzoni-Schmidig
APA	32’492	Vernier - ch. de Maisonneuve (parc de Balexert) - création de plantage - mand. commune de Vernier
APA	32’697	Vandœuvres - rte de Vandoeuvres - aménag. paysager (parc de Vandoeuvres) - mand. P. Calame
APA	32’906	Hermance - quai d’Hermance - kiosque «Maison du pêcheur» - mand. P. Delacombaz & D. Stettler (Favre & Guth)

DD	98’482	Genève-Eaux-Vives - rte de Frontenex (Parc La Grange) - rénov. dépendances Villa La Grange - mand. C. Ganz et A. Muller
DD	98’521	Chêne-Bourg - av. du Vieux-Bourg, rue du Gottard - constr. log. (complément) - mand. Spitsas et Zanghi
DD	98’571	Vernier - rte de Montfleury - constr. bât. ind. - mand. G. Chamot
DD	99’253	Genève-Plainpalais - réaménagement de la plaine de Plainpalais - mand. C. Lopez et ADR
DD	99’860	Genève-Petit-Saconnex - av. de Trembley - extension EMS (maison retraite du Petit-Saconnex, résidences Amandiers 1 et 2) - mand. Koechlin, Müller et Stücki
DD	99’975	Lancy - parc de la Mairie - requalification du parc - mand. BRS
DD	100’078	Cologny - Genève-Plage - transfo. vestiaires, amén. centre de santé et restaurant ; rénovation - arch. Ganz & Muller
DD	100’079	Cologny - Genève-Plage - transf. et surél. - mand. Ch. Ganz et A. Muller (complément)
DD	100’182	Lancy - av. des Communes-Réunies - amén. plages de verdure (extension piscine de Lancy) - mand. Acau
DD	100’241	Genève-Plainpalais - constr. passerelle sur l’Arve - T. Büchi
DD	100’242	Genève-Plainpalais - ch. de la Gravière, quai E. Ansermet - amén. passerelle sur l’Arve - arch. BMV
DD	100’418	Cologny - quai de Cologny - installation de téléphonie mobile
DD	100’485	Pregny-Chambésy - rte de Pregny - mod. parking ext. - mand. P. Marmet
DD	100’960	Thônex - av. A.-Jeandin - constr. établ. public socio-éducatif (EPSE) - mand. C. Scaler
DD	100’969	Genève-Plainpalais - ch. des Pléïades - transfo. et constr. garage-pool house - mand. A. Carneiro
DD	100’995	Meyrin - ch. de la Golette - surélév. imm. pour log. - mand. E. Carsana c/o Estravaganza SA
DD	100’996	Genève-Petit-Saconnex - rue des Garages - constr. log - mand. C. Delarue, W. Stämpfli et S.-P. Vuille
DD	101’180	Genève-Cité - jardin Brunswick - rénov. buvette Le Cottage - mand. B. Dubesset
DD	101’334	Lancy - ch. des Palettes - rénovation et surélévation d’un imm. de log. - mand. Chevalley, Longchamp et Russbach architectes
DD	101’350	Chêne-Bourg - av. Petit-Senn - transf. chalet Floraire - mand. Parrat & D’Angelo Archi SA
DD	101’400	Genève-Cité - rade de Genève - constr. parking sous-lacustre des Eaux-Vives - mand. Atelier d’archi. et d’urb. (Andrey-Varone et Vasarhelyi)
DD	101’450	Genève-Plainpalais - bd des Tranchées - constr. log. - mand. Kössler et Morel
DD	101’475	Lancy - ch. de la Vendée - surél. hôtel de la Vendée - mand. Poncet, Schwarz et Jucker
DD	101’497	Genève-Petit-Saconnex - av. Blanc, av. de France - aménag. périmètre et constr. log. - mand. Amsler Bombeli et ass. et MPH Architectes ville de Genève
DD	101’515	Lancy - ch. du Bac - modif. inst. existante tél.mobile
DD	101’575	Onex - av. du Bois-de-la-Chapelle - amén. place et traversée piétonne
DD	101’616	Genève-Petit-Saconnex - av. Blanc, av. de France - aménag. périmètre et constr. log. - mand. Amsler Bombeli et ass. et MPH Architectes ville de Genève
DD	101’656	Genève-Plainpalais - Bois de la Bâtie - création d’une volière pour anatidés et oiseaux exotiques - mand. Groupe 8
DD	101’865	Genève-Plainpalais - ch. des Pléiades (parc Bertrand) - transfo. d’une piscine - mand. A. Carneiro
DD	101’866	Vandoeuvres - rte de Vandoeuvres - constr. toilettes publiques - mand. P. Calame
DD	102’063	Genève-Eaux-Vives (parc Bertrand) - constr. de 5 espaces de récup. (conteneurs enterrés et en surface) - mand. Cera ingénierie (A. Venturi)
DD	102’101	Veyrier - rte du Pas de l’Echelle - constr. villa - mand. Anderegg et Rinaldi
DD	102’189	Genève-Petit-Saconnex - rue Cramer - constr. log. , surélév. hôtel et création d’un square - mand. S. Cittolin et P. Polli
DD	102’192	Vésenaz - rte de Thonon - constr. log. et com. - mand. De Giovannini SA
DD	102’442	Vernier - ch. de l’Ecu - surélév. - mand. Atelier d’architecture (D. Spironelli)
DD	102’526	Genève-Petit-Saconnex - ch. de l’Impératrice - conservatoire et jardin botanique de la Ville : extension de l’herbier et création d’espaces d’accueil du public - mand. Bassi / Carella
DD	102’542	Genève-Plainpalais - rue des Deux-Ponts, rue des Falaises - constr. log. et act. - mand. De Giovannini SA

DD	102’631	Genève-Eaux-Vives - rue du XXXI-Décembre - rénovation et surélév. d’un bâtiment adm. - mand. Jucker SA & Schwarz
DD	102’795	Versoix - rte de l’Etraz - transfo. et réaménagement du centre de Richelien
DD	102’926	Lancy - chemin de la Vendée - construction d’un restaurant scolaire, école «Ceresole» - mand. Chevalley, Longchamp et Russbach, architectes
DD	102’959	Satigny - route de Peney - installation pour téléphonie mobile.
DD	103’154	Chambésy - rte de Lausanne - installation téléphonie mobile
DD	103’200	Jussy - rte des Beillans - aménagement locaux parascolaires et liaison entre bâtiments - mand. A-Architectes (B. Tirone)
DD	103’363	Genève-Eaux-Vives, Cologny - quai Gustave-Ador - aménag. de la plage des Eaux-Vives - mand. ADR (M. Rampini)
DD	103’364	Cologny - Port Noir - agr. port de la Société Nautique de Genève - mand. EDMS (Y.Bach)
DD	103’365	Cologny - port de la Nautique - bâtiment de la Nautique - mand. J. Bugna
DD	103’366	Cologny - port de la Nautique - bâtiment des avirons - mand. J. Bugna
DD	103’372	Onex - rte de Chancy - adaptation de l’accessibilité au parking «Le Manège» (parc Brot/ halte TCOB) - mand. Brodbeck et Roulet

Demandes préalables

DP	17’836	Meyrin - ch. de l’Avanchet - constr. EMS - mand. L. Schneeberger (bureau Schlunegger)
DP	17’882	Genève-Plainpalais - ch. Malombré - constr. log. et bureaux - arch. A. Barokas
DP	17’884	Genève-Eaux-Vives - rte de Frontenex - constr. log./activités - mand. Anderegg et Rinaldi
DP	17’903	Genève-Plainpalais - rue Prévost-Martin - constr. parking et log.- mand. Fortuna
DP	18’026	Carouge - rue St-Nicolas-le-Vieux, rue D.-Gevril - surélèv. imm. log.
DP	18’052	Onex - av. des Grandes-Communes - surélév. bât. com. - mand. Ganz et Muller
DP	18’062	Genève-Petit-Saconnex - av. Devin du Village - création d’un attique et constr. imm. log. - mand. AUB (Broennimann)
DP	18’138	Genève-Petit-Saconnex - ch. des Sports - réalisation d’un parking souterrain - mand. Ris & Chabloz
DP	18’142	Genève-Petit-Saconnex - av. de Châtelaine, av. d’Aïre et ch. des Sports - réalisation du parc Gustave et Léonard Hentsch - mand. Ris & Chabloz
DP	18’187	Genève-Plainpalais - rue J.-L.-Hugon - construction de deux immeubles de logements avec garage souterrain - mand. J.P. Limongelli, architecte

Demandes de renseignements

DR	17’482	Genève-Petit-Saconnex - ch. des Ouches, ch. des Sports - constr. log. et activités - mand. L. Gentile
DR	17’766	Genthod - rte de Malagny - constr. école anglaise - arch. Acau (M. Dubois-Ferrière)
DR	17’822	Meyrin - ch. de la Tour - constr. log. - arch. W. Eicher
DR	17’834	Lancy - ch. des Esserts, av. L.-Bertrand - constr. log. - mand. L. Schneeberger (bureau Schlunegger)
DR	17’845	Cologny - ch. de la Gradelle, rte de Vandoeuvres (domaine de la Tulette) - constr. log. - mand. C. De Portzamparc (complément)
DR	17’846	Vernier - av. L.-Casaï - extension centre commercial, couverture rte de Meyrin, halte tram - arch. J. Suard
DR	17’849	Carouge - rue du Tunnel - constr. log., réhab. bureaux et création surf. comm. - arch. J. Schär et C. Sjostedt
DR	17’851	Meyrin - rue V.-Malnati - constr. log. - mand. F. Anex et S. Nydegger
DR	17’852	Genève-Petit-Saconnex - rue Edouard-Rod - constr. log. - arch. Wicht, Contat, Dubouchet, Aeby SA
DR	17’859	Bellevue - Les Grands-Champs - constr. crèche et log. étudiants - arch. Marmet
DR	17’860	Meyrin - ch. Terroux - constr. log. - arch. De Giovannini

DR	17’862	Genève-Eaux-Vives - av. de l’Amandolier - constr. log. - mand. Aca
DR	17’863	Vernier - ch. de la Bourdonnette, ch. des Campanules, ch. des Sellières - constr. EMS et log. médicalisés - mand. B. Erbéia
DR	17’865	Versoix - rte de Suisse, rampe de la gare - constr. deux imm. administr., un hôtel, commerces et parking souterrain - mand. D. Grenier
DR	17’869	Genève-Plainpalais - rte du Bout du Monde - nouveau bâtiment EMS Val Fleury - mand. F. Fossati
DR	17’873	Genève-Eaux-Vives - ch. Rieu - constr. log. - arch. Bugna & Barro
DR	17’874	Genève-Plainpalais - rampe Quidort - constr. log. et restaurant - arch. M. Mayer
DR	17’875	Bernex - rte de Chancy - amén. Bernex-Est (PAC) : log. ,activités, équip., etc. - arch. Favre & Guth
DR	17’876	Bernex - village Aigues-Vertes - home pour pers. hand. - mand. Acau
DR	17’877	Genève-Petit-Saconnex - rue Moillebeau - constr. log. et activités - arch. Anderregg & Rinaldi
DR	17’890	Collonge-Bellerive - rte d’Hermance, ch. Pré-d’Orsat - constr. log. et commerces - arch. G. Bellwald
DR	17’894	Pregny-Chambésy - ch. de Valérie, ch. Roilbot - constr. log.- mand. Marteau
DR	17’897	Lancy - rte du Pont-Butin - constr. atelier serrurerie - mand. F. Fossati
DR	17’898	Meyrin - ch. du Ruisseau - constr. log. et bureaux - mand. S. Serafin
DR	17’899	Satigny - rte d’Aire-la-Ville - constr. log. - mand. P. Comé
DR	17’902	Carouge - rues de Veyrier et des Moraines - constr. log. - mand. Vuarraz (VVR Architectes)
DR	17’908	Genthod - rte de Valavran (domaine de Pierre Grise) - constr. log. - mand. C. Pictet
DR	17’911	Lancy - ch. des Troènes - constr. log. - mand. Châtelain et Tournier
DR	17’914	Veyrier - ch. des Beaux-Champs (domaine de Vessy) - constr. log. - mand. P. Bonnet
DR	17’917	Chêne-Bougeries - ch. de la Bride - surél. imm. - mand. J.-L. et D. Ardin
DR	17’918	Genève-Petit-Saconnex - rue E.-Rod - constr. log. - mand. G. Chamot
DR	17’922	Genève-Petit-Saconnex - rue du Grand-Pré, rue Chandieu - constr. log. - mand. Groupe 8 archi.ass.
DR	17’924	Bellevue - ch. des Tuileries - constr. bureaux - mand. A. Meylan
DR	17’932	Chêne-Bougeries - pl. de l’Etrier - constr. maison de l’enfance et rénov. crèche - mand. De Giuli et Portier
DR	17’933	Carouge - ch. Vert, ch. Pinchat - projet MZ en vue établ. universitaire - mand. A. Ortis et S. Robyr
DR	17’934	Genève-Petit-Saconnex - av. Luserna - constr. log. - mand. F. Strobino
DR	17’943	Genève-Eaux-Vives - av. Krieg - surélév. log. - mand. Anzevui et Deville
DR	17’945	Russin - rte des Baillets - création d’une zone sportive (manège de la Chaumaz)
DR	17’948	Lancy - rampe du Pont-Rouge, ch. des Vignes - constr. log. et MZ - mand. F. Baud et T. Früh
DR	17’950	Chêne-Bougeries - rte J.-J. Rigaud - constr. log. - mand. Acau
DR	17’953	Meyrin - ch. de la Tour - constr. log. - mand. G. Gagliardi
DR	17’956	Puplinge - rue de Fremis - constr. log. - mand. J. Schär et C. Sjöstedt
DR	17’960	Vandœuvres - ch. de l’Ecorcherie, ch. de Marclay - constr. log. - mand. P. Bezos (Favre et Guth)
DR	17’961	Genève-Petit-Saconnex - rue Grand-Pré - surélev. log. - mand. F. Strobino
DR	17’964	Carouge - rte de Veyrier, rue de la Fontenette, passage des Tireurs de sable - constr. log. - mand. J.-M. Bondallaz
DR	17’965	Presinge - rte de la Louvière - extension et adaptation de l’EMS existant - mand. M-P. Broenimmann et J.-P. Hiestand
DR	17’977	Meyrin - ch. de la Golette - constr. log. - mand. Aeby et Vincent architectes
DR	17’986	Chêne-Bourg - av. de Thônex - surélév. imm. - mand. F. Strobino
DR	17’988	Chancy - rte de Bellegarde - constr.log. - mand. B. Leopizzi
DR	17’989	Lancy - rue des Racettes - constr. log. - mand. Acau (M. Rey)
DR	17’999	Genève-Cité - rond-point de Rive - aménag. zone piétonne et création parking souterrain - mand. Cerutti archi.; Amsler & Bombeli, ing.; G. Henchoz, archi. paysagiste
DR	18’012	Versoix - rte de Suisse - constr. log. - mand. F. Strobino (complément)
DR	18’018	Vernier - ch. de l’Ecu - surélév. 3 imm. log.- mand. B. Dubesset
DR	18’028	Céligny - rte des Coudres - constr. log. et création zone 4 B dév. - mand. Mayor-Beusch
DR	18’039	Meinier - ch. du Stade, rte de la Repentance, rte de Gy - constr. log. équip.espaces publics - mand. F. Rey (DAR architectes)

DR	18’041	Satigny - rte du Mandement - constr. log. - mand. DVL (Dulon, Largi et Vasey)
DR	18’046	Choulex- ch. des Crêts-de-la-Capite - constr. log. mand. A. Darmon
DR	18’047	Lancy - rte de la Chapelle - constr. log. - mand. R. Garabedian
DR	18’048	Collonge-Bellerive - rte d’Hermance, ch. de Mancy, ch. de Blemant - constr. log. et garage sout. salle communale - mand. Cerutti et Lafleur
DR	18’049	Genève-Petit-Saconnex - av. de Châtelaine - constr. log. - mand. KMS (T. Muller)
DR	18’051	Lancy - ch. Fief de Chapitre - constr. log. et commerce - mand. M. Gruner
DR	18’056	Carouge - rte de Saint-Julien - transfo et constr. imm. activ. - mand. M. Riva (BARU SA)
DR	18’057	Genève-Petit-Saconnex - rue Chabrey - constr. imm. administr. - mand. R. Garabedian
DR	18’060	Versoix - av. de Richelien - projet de MZ - mand. M. Weil (Urbaplan)
DR	18’063	Carouge - rte de Saint-Julien, rte de Drize - construction de logements, d’un hôtel et de commerce - mand. Brodbeck et Roulet
DR	18’074	Onex - ch. de l’Auberge - surélév. imm. - mand. Ganz et Muller
DR	18’077	Genève-Petit-Saconnex (Sécheron) - constr. imm. log. étudiants - mand.Ortis/Robyr)
DR	18’082	Thônex - rte de Jussy - constr. d’un McDonald-drive-in - mand. R. Haidinger
DR	18’084	Vernier - ch. de Maisonneuve - surélév. - mand. bureau Ardin
DR	18’088	Avusy - rte de Chancy - création d’une zone sportive (centre hippique)
DR	18’089	Plan-les-Ouates - rte de Saint-Julien - extension d’un garage - mand. M-F. Pelleriti
DR	18’092	Meyrin - av. de Mategnin - constr. log. - mand. AR atelier d’architecture (C. Roiron)
DR	18’102	Onex - ch. de l’Avenir, ch. de la Pralée - constr. log - mand. D. Velebit
DR	18’107	Genève-Petit-Saconnex - av. Appia - constr. mission permanente république d’Indonésie - mand. P. Magnin
DR	18’108	Vernier - chemin de l’Ecu - surélévation de 3 immeubles - mand. Benoit Dubesset Architecte SA
DR	18’114	Vernier - ch. de l’Ecu - constr. log. - mand. DS atelier d’architecture SA
DR	18’115	Genève-Petit-Saconnex - av. des Eidguenots - constr. log. - mand. Schmidig-Manzoni
DR	18’118	Cologny - La Tulette (parcelle Darier) - mand. C. De Portzamparc
DR	18’126	Bardonnex - chemin des Forches - création d’une zone sportive
DR	18’129	Lancy - av. Curé-Baud, ch. des Rambossons, ch. des Semailles - constr. log. et activ. - mand. Clivaz et Exquis
DR	18’130	Chêne-Bougeries - ch. de Challendin - constr. log. et activ. - mand. Clivaz et Exquis
DR	18’134	Carouge - ch. de Pinchat - constr. log. - mand. Brodbeck & Roulet, architectes
DR	18’135	Genève-Petit-Saconnex - rue J.-L. Prévost - constr. log. - mand. Lp2 (Prati, Prahin & Lopez)
DR	18’136	Vernier - rte de Vernier - constr. log. et act. - mand. atelier Miden architectes (Buchet)
DR	18’143	Lancy - ch. des Palettes - constr. log. - mand. Chamot - constr. log.
DR	18’146	Vernier - rte de Vernier - constr. log et act. mand. - VVR architectes (Comte et Vuarraz)
DR	18’150	Plan-les-Ouates - ch. de la Milice - surélévation de trois immeubles - mand. A. Durr
DR	18’152	Chêne-Bourg - ch. de Floraire - constr. log. - mand. ATBA - L’atelier d’architectes (J-A. Garcia-Carrera)
DR	18’153	Meyrin - av. de Vaudagne - mand. C. Bronzino - constr. log (modif. PLQ n°28’746)
DR	18’154	Chêne-Bougeries - ch. de la Chevillarde - constr. log. - mand. CLM architectes (A. Carlier)
DR	18’157	Lancy - ch. des Rambossons, av. des Communes Réunies - constr. log. - mand. KMS architectes
DR	18’158	Corsier - ch. des Gravannes, ch. du Pré-Puits - contr. log. - mand. Cerutti architectes
DR	18’159	Carouge - rue de Veyrier - constr. log. et act. mand. S. Vuarrraz (VVR architectes)
DR	18’161	Plan-les-Ouates - ch. des Cherpines, ch. de la Mère-Voie, ch. des Longues-Rasses, ch. du Pont-du-Centenaire (lieu-dit Le Rolliet) - constr. log. - mand. GA Groupement d’architectes SA (MM. Togni et Schwarz)
DR	18’162	Dardagny - route de Challex / Le Plan du Rhône - construction de logements et d’un EMS - mand. Anderreg, Rinaldi, Duboule et ass
DR	18’167	Thônex - rte de Jussy - constr. bât. administr. - mand. Anderegg, Rinaldi et Duboule
DR	18’168	Meyrin - ch. du Ruisseau - constr. imm. bureaux - mand. S. Serafin
DR	18’172	Genève-Eaux-Vives - rte de Chênes (les Allières) - constr. log. et activ. - mand. Anderegg-Rinaldi-Duboule
DR	18’173	Genève-Petit-Saconnex - av. de Riant-Parc, ch. C.-Georg - constr. log. - mand. Cerutti architectes

DR	18’174	Vernier - ch. des Sellières, ch. de la Bourdonnette, ch. des Campanules - constr. d’un EMS - mand. Assoc. Ruffieux-Chehab
DR	18’175	Versoix - rte de Suisse - constr. log. et act. - mand. G. A. Rochat
DR	18’176	Genève-Petit-Saconnex - ch. E. Rigot - constr. «Maison de la Paix» (IHEID) - mand. E. Ott (IPAS architectes SA)
DR	18’177	Bellevue - rue des Romelles, rte de Lausanne - projet d’aménagement du domaine du Champ-du-Château - mand. Favre & Guth SA
DR	18’179	Genève-Eaux-Vives - av. Krieg - constr. log. - mand. Acau (M. Rey) et Groupements d’architectes SA
DR	18’180	Genève-Eaux-Vives - rte de Chêne (Les Allières) - constr. log. - mand. Bassi/Carella
DR	18’183	Carouge - rte de Drize - mand. Brodbeck et Roulet - constr. log et ateliers (Emmaüs)
DR	18’192	Genève-Eaux-Vives - plateau de Frontenex - mand. Anderegg et Rinaldi - constr. log.
DR	18’194	Thônex - lieu-dit «La Mapraz - constr. d’un parc habité et commercial (centre commercial Coop et logements) - mand. GEA Valloton et Chanard
DR	18’195	Perly-Certoux - rte de Saint-Julien - constr. act. et log. - mand. J. Serano
DR	18’199	Anières - ch. du Cimetière - extension du cimetière - mand. G. Henchoz, arch.paysagiste
DR	18’201	Chêne-Bourg - av. de Bel-Air - constr. log. - mand. M. Ruffieux
DR	18’204	Genève-Plainpalais - av. de Champel - surélév. imm. commercial - mand. de Planta & Portier
DR	18’211	Thônex - rte Blanche - constr. imm. multifonctionnel - mand. Bassi/Carella
DR	18’215	Lancy - ch. du Fief-de-Chapitre - constr. log. et parking - mand. M. Mayer
DR	18’217	Chêne-Bougeries - ch. de la Montagne - surélévation - mand. A. Dürr
DR	18’218	Chêne-Bougeries - ch. de la Montagne - surélévation - mand. SSR (Scaler-Satorre-Renaud)
DR	18’231	Vernier - rte de Vernier, rte du Bois-des-Frères - constr. log. et act. (renouvellement urbain) - mand. bureau LRS
DR	18’246	Lancy - ch. E. Paquin, ch. des Semailles - constr. log. - mand. A 3 architectes SA (O. Jornot)
DR	17’830	Genève Petit-Saconnex - av. de France - constr. P+R Sécheron - mand. Ortis-Robyr (pool « Rond dans l’eau »)
DR	17’846	Vernier - av. L.-Casaï - extension centre comm. Balexert, couverture rte de Meyrin - arch. J. Suard
DR	17’866	Carouge - rue D.-Gevril, St Nicolas-le-Vieux - surélev. imm. - arch. Gindre
DR	17’868	Lancy - ch. des Palettes - constr. log. - mand. G. Chamot
DR	17’902	Carouge - rue de Veyrier, rue des Moraines (quartier de la Fontenette) - constr. log. (demande de compl.) - mand. S Vuarraz
DR	17’904	Genève-Plainpalais - rue Prévost-Martin - constr. parking et log.- mand. Fortuna
DR	17’907	Chêne-Bougeries - ch. de la Gradelle, ch. de Grange-Canal, ch. du Pré-du-Couvent - constr. log. et com. - mand. KMS architectes
DR	17’920	Choulex - ch. du Chambet - équip. espace sports-loisirs
DR	17’932	Chêne-Bougeries - pl. de l’Etrier - création maison de l’enfance et rénov. garderie « Petit Manège » (compl.)
DR	17’942	Lancy - ch. D.-Ihly, ch. des Tattes-Brûlées (PDQ Les Marbriers) - constr. log. - mand. Favre & Guth
DR	17’950	Chêne-Bougeries - rue J.-J. Rigaud - constr. log. - mand. Acau (M. Rey)
DR	17’961	Genève-Petit-Saconnex - rue Grand-Pré - surél. imm. log. - mand. F. Strobino
DR	17’965	Presinge - rte de la Louvière - agr. et transfo. EMS Domaine de la Louvière - mand. M-P. Broennimann et J-P. Hiestand
DR	17’972	Corsier - ch. du Pré-Puits - constr. log. - mand. C. Scaler et P. Renaud (atelier d’architecture et d’urbanisme SA)
DR	17’976	Corsier - ch. du Pré-Puits - constr. log. et activ. - mand. P. Bonnet
DR	17’978	Bernex - ch. de Gambay - agr. EMS Les Charmettes et modif. zone - mand. E. Dunant
DR	17’985	Perly-Certoux - rte de Saint-Julien - transfo. pour hôtel - mand. Parrat et d’Angelo architectes SA
DR	17’986	Chêne-Bourg - av. de Thônex - surélév. imm. - mand. F. Strobino
DR	17’989	Lancy - rue des Racettes - constr. log. - mand. M. Rey (Acau)
DR	17’990	Lancy - ch. de la Caroline - constr. log. - mand. M. Rey (Acau)
DR	17’991	Meyrin - Les Vergers - constr. log. - mand. P. Bezos (Favre & Guth)
DR	17’992	Vernier - ch. de Maisonneuve - constr. log. - mand. Ardin et Favre & Guth (P. Bezos)

DR	17’994	Genève-Petit-Saconnex - ch. du Pré-Cartelier - constr. log. mand. Delacombaz et Stettler (Favre, Guth & archi. associés)
DR	17’995	Bernex - ch. des Ruttets, des Cornaches et des Piolières - constr. serre
DR	17’998	Meyrin - rue V.-Malnati - constr. log. - mand. G. Chenaux
DR	17’999	Genève-Cité - rond-point de Rive - amén. zone piétonne et création parking souterrain - mand. Cerutti archi.; Amsler & Bombeli, ing.; G. Henchoz, archi. paysagiste
DR	18’001	Collonge-Bellerive - rte d’Hermance - constr. log. - mand. Cerutti-Lafleur
DR	18’006	Bardonnex - rte de Bardonnex - constr. log. - mand. E. Mattana
DR	18’010	Thônex - ch. de Clair-Val - constr. log. - mand. Baillif-Loponte et associés
DR	18’012	Versoix - rte de Suisse - constr. log. - mand. F. Strobino
DR	18’020	Presinge - rte de la Louvière - constr. log. - mand. R. Haidinger
DR	18’028	Céligny - rte des Coudres - mand. Mayor-Beusch - création d’une zone 4 B prot. de dév. (constr. log.)
DR	18’031	Meyrin - av. L.-Casaï - surélév. hôtel (Ramada) - mand. J. Montessuit et A. Carlier
DR	18’034	Carouge - rue Joseph-Girard, rue du Tunnel - constr. log./activités - mand. Steffen & Berlie

Plans localisés de quartier

PLQ	28’390	Genthod - ch. des Chênes - abrogation
PLQ	28’477	Genève-Eaux-Vives - av. Krieg - constr. log. (abrogation du PLQ)
PLQ	28’566	Carouge - Grange-Collomb, Battelle - Étude de mises au point rectificatives préalable à sa modification - mand. J.-J. Oberson
PLQ	29’132	Genève-Petit-Saconnex - rue C.-Martin - constr. log.
PLQ	29’231-A	Vernier - La Renfile - constr. centre com. IKEA
PLQ	29’403	Chancy - ch. des Raclerets et de Champlong - constr. log.
PLQ	29’408	Pregny-Chambésy - Les Crêts de Pregny - contr. log. et activ. admin.
PLQ	29’410	Chêne-Bougeries - constr. EMS (La Bessonnette), activités et log.
PLQ	29’411	Bellevue - ch. des Tuileries - constr. imm. activités
PLQ	29’475	Genève-Eaux-Vives - Les Allières - étude compl. VdG (SU)
PLQ	29’487	Chêne-Bougeries - ch. de Grange-Canal (Pré-Babel) - constr. log. et adm.
PLQ	29’501	Lancy - ch. D.-Ilhy, ch. du Credo - constr. log.
PLQ	29’507	Grand-Saconnex - parc Morillon - constr. log.
PLQ	29’528	Chêne-Bougeries - ch. Pré-du-Couvent - constr. EMS, crèche, log. (ens. Le Foyer)
PLQ	29’533	Genève-Eaux-Vives - rte de Chêne - constr. log. et activités
PLQ	29’535	Onex - rue Comte-Géraud - constr. log. et activités
PLQ	29’536	Onex - Grandes-Communes - constr. log. et activités
PLQ	29’539	Carouge - rtes de Saint-Julien et de Drize (Grange-Collomb) - constr. log.
PLQ	29’571	Cologny - ch. de la Gradelle (La Tulette) - constr. log.
PLQ	29’565	Vernier - rte de Meyrin - extension de Balexert et constr. halte tram
PLQ	29’566	Genève-Plainpalais - av. de la Roseraie - constr. act. et log.
PLQ	29’569	Perly-Certoux - lieu-dit En Tire - constr. log.
PLQ	29’540	Cologny - La Tulette - constr. log. - mand. KMS/ C.de Portzamparc
PLQ	29’572	Versoix - ch. J.-B. Vandelle, av. A.-Lachenal (gare) - constr. activ.
PLQ	29’573	Versoix - ch. J.-B. Vandelle, av. J.-F. Deshusses et rte de Suisse (gare îlot Nord) - constr. log. pers. âgées et EMS
PLQ	29’574	Versoix - ch. J.-B. Vandelle et rte de Suisse (gare îlot sud) - constr. hôtel, commerces et admin.
PLQ	29’575	Genthod - Petit-Malagny - extension de la Geneva English school
PLQ	29’578	Veyrier - ch. des Beaux-Champs (Vessy) - constr. log.
PLQ	29’583	Lancy - Pont-Rouge, gare CEVA, rte des Jeunes (Sovalp)- act. commerciales et(ou) administratives
PLQ	29’584	Lancy - Pont-Rouge, gare CEVA, av. E. Lance (Sovalp)- constr. log. et act.
PLQ	29’588	Genève-Eaux-Vives - ch. Rieu - logements et commerces
PLQ	29’591	Lancy, Plan-les-Ouates - rte de la Chapelle - constr. log. (PAC)
PLQ	29’594	Meyrin - ch. Terroux - constr. log.

PLQ	29’595	Pregny-Chambésy - ch. de Roilbot - constr. log.
PLQ	29’596	Meyrin - rte du Nant d’Avril, rues E.-Kammacher et V.-Malnati (Caillat) - constr. log. et act.
PLQ	29’599	Chancy - ch. des Raclerets, ch. de Champlong - constr. log.
PLQ	29’600	Onex - rue du Comte-Géraud, av. des Grandes-Communes - constr. log. et activ.
PLQ	29’646	Carouge - rue du Tunnel - constr. log.
PLQ	29’652	Carouge - Grange-Collomb (Battelle) constr. log. et activ
PLQ	29’654	Puplinge - rue de Fremis - constr. log. et act.
PLQ	29’656	Genève-Petit-Saconnex - rue E.-Rod - constr. log.
PLQ	29’657	Vernier - ch. C.-Bloch; ch. I.-Anken - constr. log. et act.
PLQ	29’662	Meyrin - av. L.-Casaï, ch. du Jonc, ch. de Joinville et ch. des Sapins - constr. logements et activités
PLQ	29’663	Meyrin - av. L.-Casaï, ch. de Joinville, ch. Terroux et ch. des Sapins - constr. logements et activités
PLQ	29’665	Genève-Petit-Saconnex - av. de Joli-Mont et av. de Riant-Parc - constr. log.
PLQ	29’666	Bellevue - ch. des Tuileries - constr. act. et adm.
PLQ	29’667	Vernier - ch. de l’Echarpine - constr. log. et activ. administratives et commerciales
PLQ	29’671	Corsier - ch. du Pré-Puits - constr. log.
PLQ	29’674	Meyrin - Les Vergers - mand. bureau Manzoni-Schmidig
PLQ	29’679	Chancy - rte de Bellegarde, ch. des Courtes - constr. log.
PLQ	29’683	Chêne-Bourg (halte CEVA) - av. de Bel-Air, ch. de la Mousse, ch. de la Gravière - constr. log., act. et commerces
PLQ	29’684	Thônex - av. de Thônex - constr. log.
PLQ	29’685	Bellevue - ch. de la Roselière - Les Grands Champs - constr. log. (abroge pour partie PLQ n° 28’060)
PLQ	29’687	Chêne-Bougeries - Pré-du-Couvent - logements et commerces
PLQ	29’688	Corsier - ch. du Pré-Puits, route du Lac - constr. log.
PLQ	29’694	Carouge - rue J.-Girard, rue du Tunnel - constr. log. et activ.
PLQ	29’701	Chêne-Bourg - rte J.-J. Rigaud - constr. log.
PLQ	29’709	Genève-Petit-Saconnex - ch. Pré-Cartelier, av. G.-Motta - constr. log. et act.
PLQ	29’713	Genève-Petit-Saconnex - av. Soret, rue Soubeyran - constr. log. et act.
PLQ	29’714	Genève-Petit-Saconnex - rue Edouard-Rod, rue Soubeyran - constr. log. et act.
PLQ	29’716	Versoix - ch. de Pré-Colomb, ch. de Pont-Céard et rte de Suisse - constr. log. et act.
PLQ	29’717	Satigny - rte du Mandement - constr. log.
PLQ	29’719	Vernier - rte de Peney, ch. de Mouille-Galand - constr. act. comm. et/ou admin.
PLQ	29’734	Carouge - rue du Tunnel - constr. log. et act.
PLQ	29’735	Vernier - ch. de l’Echarpine - constr. log. et act. (complément)
PLQ	29’736	Chêne-Bougeries - ch. de Challendin - constr. log. et activ.
PLQ	29’742	Genève-Petit-Saconnex - av. de Châtelaine - constr. log. et act.
PLQ	29’743	Thônex - Communaux d’Ambilly (MICA) - mand. atelier Bonnet, Ar-ter (M. Barthassat) et M. Bendahan architectes; ing.trafic Citec; ing. EDMS; ing. environnement Viridis et Weber et Brönimann, architectes-paysagistes
PLQ	29’744	Lancy - ch. du Bac, ch. Daniel-Ihly (Les Marbriers) - constr. log. et act.
PLQ	29’754	Lancy - ch. du Bac, ch. du Credo (PDQ «Les Marbriers») - constr. log. et act.
PLQ	29’762	Dardagny - «Le Plan du Rhône» (PDQ «Le Plan du Rhône» n° 29436)
PLQ	29’765	Cologny - ch. de la Gradelle - constr. log. et act.
PLQ	29’767	Carouge - rte de Veyrier - constr. équip. public ou activ. et log.
PLQ	29’772	Genève-Petit-Saconnex - av. Riant-Parc, ch. C. Georg - constr. log.

Plans directeurs de zone industrielle

PDZI	29’477	Meyrin, Vernier - ZIBAT - mand. Mayor et Beusch, Trafitec, SD Ingénierie SA et B+C ingénieurs SA
PDZI	29’702	Genève Petit-Saconnex - Plan directeur - rue Kazem-Radjavi - activités industrielles et administratives
PDZI	29’745	Bellevue - zones d’activités de Valavran - mand. ASS architectes; Trafitec ingénieurs conseil; B+C ingénieurs; Hintermann & Weber, ingénieurs environnement

Plans localisés agricole

PLA	29’511	Veyrier - rte des Tournettes, ch. des Diocès, ch. de la Grande-Mer
PLA	29’676	Bernex - ch.des Cornaches, ch. du Pont («Les Ruttets») - constr. serres

Plans de site

Plan de site	29’430	Vernier - Nant des Grebattes, le Rhône, ruisseau Château-Bloch et rte du Bois-des-Frères (Cité du Lignon) - S. Nemec-Piguet et E. Arikok (OPS)
Plan de site	29’479	Cartigny - hameau de la Petite-Grave - Plan de site valant pour partie PLQ n° 29’479

Modifications des limites de zones

MZ	29’152	Vernier - Champ-Bossus (nord-est du ch. Crotte-au-Loup - création d’une zone de jardins familiaux)
MZ	29’144-A	Meyrin, Vernier - Pré-Bois, aéroport - création de trois zones de dév. 3, de quatre zones des bois et forêts, abrogation en partie d’une zone de dév.3 et de deux zones de dév. ind. et art.
MZ	29’360	Perly-Certoux - lieu-dit En Mouraz - création d’une zone 4 B protégée et d’une zone sportive
MZ	29’437	Dardagny - le Plan du Rhône - création d’une zone de bois et forêts, d’une zone de dév. mixte 4 B, d’une zone 4 B et d’une zone de verdure
MZ	29’502	Versoix - ch. de Braille - création d’une zone de dév. 4B affectée à de l’équipement public (voirie), d’une zone ferroviaire et d’une zone des bois et forêts
MZ	29’503	Genève-Petit-Saconnex - av. Trembley - création de deux zones de verdure, d’une zone 3, de deux zones de dév. 3 et d’une zone de dév. 3 affectée à de l’équipement public
MZ	29’506	Grand-Saconnex - Morillon-parc - création d’une zone de dév. 3 et d’une zone de dév. 4 A
MZ	29’534	Chêne-Bourg, Thônex - création d’une zone de dév. 3
MZ	29’537	Genève-Petit-Saconnex - Les Charmilles (parc Hentsch) - création d’une zone de dév. 3, d’une troisième zone, d’une zone de verdure et abrogation d’une zone de dév. 3
MZ	29’538	Cologny - rte de la Capite - création d’une zone 5 dans laquelle les activités administratives peuvent être autorisées
MZ	29’542	Meinier - hameau de Corsinge (plan de site n° 29’541 pour info) - création d’une zone de hameaux
MZ	29’544	Meinier - hameau d’Essert (plan de site n° 29’543 pour info) - création d’une zone de hameaux
MZ	29’560	Lancy - Pont-Rouge - création d’une zone de dév. 3, d’une zone ferroviaire et d’une zone 2
MZ	29’561	Genève-Eaux-Vives - gare des Eaux-Vives (PDQ) - création d’une zone de développement 3 et création d’une zone de verdure
MZ	29’562	Chêne-Bourg (halte CEVA) - av. de Bel-Air, ch. de la Mousse, ch. de la Gravière - création d’une zone de dév. 2 et d’une zone de dév. 3
MZ	29’563	Carouge - ch. de Pinchat, ch. Vert - création d’une zone de dév. affectée à de l’équipement public et d’une zone de bois et forêts

MZ	29’567	Veyrier - rte de Veyrier, ch. des Beaux-Champs (Vessy) - création d’une zone de dév. 3 et de trois zones des bois et forêts
MZ	29’568	Meyrin - ch. des Sapins, Riant-Bosquet et Terroux (Cointrin-Est) - création d’une zone de dév. 3
MZ	29’570	Hermance - ch. des Glerrets - création d’une zone des bois et forêts et d’une zone 4 B prot. affectée à de l’équip. public
MZ	29’579	Collonge-Bellerive - ch. du Pré-d’Orsat - création d’une zone 4 B protégée
MZ	29’580	Bellevue - ch. des Tuilots - création d’une zone de développement 4 B
MZ	29’582	Meyrin, Vernier - ZIBAT - création d’une zone de dév. ind. et art. (ZDIA)
MZ	29’585	Bellevue - ch. de la Chênaie - création d’une zone de dév. 4 B
MZ	29’587	Puplinge - Champ-Dollon - création d’une zone 4A affectée à de l’équip. public et création d’une zone des bois et forêts
MZ	29’593	Chêne-Bougeries - ch. de Challendin - création d’une zone de dév. 3 principalement destinée à du log.
MZ	29’649	Russin - manège de la Chaumaz - création d’une zone sportive destinée à de l’équitation
MZ	29’650	Genève-Petit-Saconnex, Grand-Saconnex, Pregny-Chambésy (site central des OI) - création de zones diverses et abrogation d’une zone de dév. 4B
MZ	29’651	Carouge - rue du Tunnel - création d’une zone de bois et forêts et d’une zone de dév. 3 et abrogation d’une zone de dév. 3
MZ	29’653	Bernex - village d’Aigues-Vertes - création d’une zone 4 B et création de trois zones agricoles
MZ	29’658	Bardonnex - la Planche - création d’une zone de dév. 3 affectée à une aire autoroutière de ravitaillement, d’une zone de dév. 3 affectée à de l’équip. public (plateforme douanière) et création d’une zone de verdure au lieu-dit La Planche
MZ	29’659	Genève-Petit-Saconnex - Sécheron - création d’une zone de dév. 3 affectée à de l’équip. public (P+R)
MZ	29’660	Genève-Petit-Saconnex - rue Kazem-Radjavi (Sécheron) - création d’une ZIA pouvant également être affectée à un parking destiné aux usagers de bâtiments administratifs
MZ	29’661	Grand-Saconnex - Le Marais - création d’une zone de verdure et de deux zones bois et forêts
MZ	29’664	Grand-Saconnex - ch. Riant Bosquet, ch du Jonc - création d’une zone de dév. 3
MZ	29’668	Carouge, Genève-Plainpalais, Lancy - PAV - création d’une zone 2 et de diverses zones de dév. 2
MZ	29’672	Vandœuvres - rte de Meinier - création d’une zone 4 B
MZ	29’673	Bernex - Cressy-Molliers - création d’une zone de dév. 4 B
MZ	29’682	Lancy - ch. de l’Ancien-Puits - création d’une zone de dév. 3
MZ	29’686	Presinge - rte de la Louvière - création d’une zone 4 B protégée
MZ	29’689	Genève-Petit-Saconnex - rue K.-Radjavi (P+R Sécheron) - création d’une zone 2 et d’une zone 2 affectée à des activités mixtes
MZ	29’691	Genève-Petit-Saconnex (extension du centre William Rappard) - création d’une zone 3 (modifiant le plan n° 28’122, annexé à la loi sur la protection générale des rives du lac)
MZ	29’693	Satigny, Vernier - lieu-dit à la Tuilière - création d’une zone de dév. ind. et art. (ZDIA) et de trois zones de verdure
MZ	29’695	Chêne-Bourg, Thônex, Vandoeuvres - lieu-dit « Belle-Idée » - création d’une zone de dév. 3 affectée à de l’équipement public, d’une zone sportive, d’une zone agricole et d’une zone des bois et forêts
MZ	29’698	Onex - ch. de la Dode - création d’une zone de dév. 4 B
MZ	29’699	Chêne-Bougeries - rte de J.-J. Rigaud - création d’une zone de dév. 4A
MZ	29’700	Choulex - ch. du Chambet - création d’une zone sportive
MZ	29’703	Plan-les-Ouates - rte de Saint-Julien, ch. des Vuattes - création d’une zone de dév. 3
MZ	29’704	Lancy - rte de la Chapelle, ch. du Trèfle-Blanc (lieu-dit «Trèfle-Blanc») - création d’une zone de développement 3
MZ	29’706	Genthod- ch des Chênes - création d’une zone de développement 4B affectée à de l’équipement public (équipement de voirie et dépôt pompiers)
MZ	29’707	Vernier - rte de Peney - création d’une zone de dév. 4A affectée à des activités artisanales et administratives
MZ	29’708	Collex-Bossy - ch. du Crest-d’Esl, rte de Vireloup - création d’une zone de verdure
MZ	29’710	Versoix - av. de Richelien - création d’une zone sportive
MZ	29’711	Plan-les-Ouates, Confignon (Les Cherpines et Les Charrotons) - création de zones diverses

MZ	29’712	Carouge, Genève-Plainpalais, Lancy - Praille-Acacias-Vernets (PAV) - projet de loi et création d’une zone 2, d’une zone de dév. 2, d’une zone de dév. 2 affectée à des activités mixtes, et d’une zone de dév. 2 affectée à de l’équipement public
MZ	29’712-A	Genève-Plainpalais, Lancy, Carouge (PAV) - création d’une zone 2, de diverses zones de dév. 2, d’une zone de verdure et d’une zone de dév. prioritairement affectée à des activités mixtes
MZ	29’722	Veyrier - av. du Grand-Salève - création d’une zone de développement affectée principalement à de l’équipement public
MZ	29’725	Bernex (PAC Bernex-Est) - création d’une zone de dév. 3, création d’une zone de dév. industrielle et artisanale
MZ	29’727	Collonge-Bellerive - rte d’Hermance - création d’une zone 4 B
MZ	29’728	Plan-les-Ouates - lieu-dit Le Sapay et Le Trembley (PAC La Chapelle-Les Sciers) - création d’une zone de dév. 3, d’une zone de jardins familiaux, d’une zone de bois et forêts et d’une zone de verdure
MZ	29’730	Vernier - rte de Peney, ch. de la Petite-Garenne (lieu-dit Crotte-au-Loup) - création d’une zone de dév. industriel et artisanal et création d’une zone des bois et forêts
MZ	29’733	Chêne-Bourg - av. de Mirany - création d’une zone sportive (PDQ de Belle-Idée)
MZ	29’737	Onex - La Genévrière - création d’une zone de développement 4 A
MZ	29’738	Veyrier - rte de Vessy (lieu-dit «Les Grands-Esserts») - création d’une zone de développement 3 et création d’une zone des bois et forêts
MZ	29’740	Genève-Petit-Saconnex - parc Geisendorf - création d’une zone de développement 3 affectée à de l’équipement public et d’une zone de verdure
MZ	29’741	Carouge - lieu-dit «Les Moraines» - création d’une zone 3 de développement
MZ	29’752	Vernier - rte de Montfleury - création d’une zone de développement industrielle et artisanale
MZ	29’753	Vernier - Mouille-Galland/Crotte-au-Loup - création d’une zone de dév. ind. et artisanal et création d’une zone de dév.4 A affectée à des activités sans nuisances
MZ	29’755	Chêne-Bougeries - rte de Malagnou, ch. de la Paumière - création d’une zone de développement 3
MZ	29’757	Bellevue - ch. des Châtats (Valavran) - création d’une zone de développement industriel et artisanal
MZ	29’759	Lancy - rte du Grand-Lancy - création d’une zone 4 B protégée
MZ	29’760	Pregny-Chambésy - La Malvande - création d’une zone 4 A destinée à un établissement hôtelier, à des activités administratives et à de l’habitat
MZ	29’763	Genève-Petit-Saconnex - av. de Trembley - création d’une zone de dév. 3, d’une zone de dév. 3 affectée à de l’équipement public et d’une zone de bois et forêts
MZ	29’779	Versoix - rte de Suisse, ch. I. Machard - création d’une zone de dév. 4 A (modif. périmètre protection générale des rives du lac)

Etudes d’aménagement

Etude aménag.	Agglomération - Étude Metron «Inventaire de base, premières études en vue de l’élaboration progressive d’une politique publique de développement économique (PPDE) franco-valdo-genevoise (PA)»
Etude aménag.	Agglomération - Projet d’agglomération - N. Surchat-Vial (PDCR)
Etude aménag.	Agglomération - Projet de la Voie Verte de l’Agglomération (VVA) - mand. Hüsler/Amphoux
Etude aménag.	Canton - Carte officielle des cours d’eaux genevois - A.-M. Huismans (DomEau) (DT)
Etude aménag.	Canton - Programme de mesures Secteurs exposés au bruit de l’aéroport - SIT
Etude aménag.	Canton - Projet TCOB (tram Cornavin-Onex-Bernex)
Etude aménag.	Bellevue - Étude de faisabilité densification zone 5 villas - ch. de la Chênaie, ch. des Tuileries - constr. log. (SePA)
Etude aménag.	Bellevue - Étude d’une image directrice d’aménagement du Champ-du-Château - mand. J.-J. Oberson
Etude aménag.	Bernex, Confignon - Renaturation Plaine de l’Aire - mand. ADR et G. Descombes
Etude aménag.	Carouge - Étude de mises au point rectificatives préalable à la modification du PLQ n° 28’566 (Grange-Collomb - Battelle) - mand. J.-J. Oberson

Etude aménag.	Carouge - Image directrice du périmètre Vibert-Grosselin-St-Julien-voies ferrées FTI (PAV) - mand. Aeby-Perneger
Etude aménag.	Carouge - Projet de plan guide des quartiers Est de Carouge (modif. PDCom de Carouge) - mand. Bassi/Carella
Etude aménag.	Carouge, Genève, Lancy - Étude «Espaces publics et mobilité» (PAV) - mand. AWP (agence de reconfiguration territoriale, M. Armengaud)
Etude aménag.	Carouge, Genève, Lancy - Praille-Acacias-Vernets (PAV) - mand. Ernst Niklaus Fausch; pilote projet P. Moeschinger (dir. FTI)
Etude aménag.	Carouge, Genève, Lancy - Rapport «La Ville en Arve (PAV)» et de la MZ n° 29'668 - création d'une zone ordinaire 2 et création d'une zone de dév. 2 - B. Vasiljevic-Menoud (DGAT)
Etude aménag.	Chêne-Bougeries - Étude de faisabilité - ch. de la Montagne - SePA (DT)
Etude aménag.	Chêne-Bougeries - Étude de faisabilité, surélévation des immeubles ch. de la Montagne (96 à 134) - mand. SSR (Scaler, Satorre et Renaud)
Etude aménag.	Chêne-Bougeries, Cologny - Étude des rues et des espaces publics (PAC Frontenex-La Tulette) - mandataires B. Manzoni et S. Schmidig
Etude aménag.	Chêne-Bourg - station Chêne-Bourg (SOVACB) - mand. M.-P. Mayor- C. Beusch- A. Frei
Etude aménag.	Collex-Bossy - Projet de la zone industrielle de Cointrin-nord, nouvelle ZI pour Genève - C. Pictet
Etude aménag.	Cologny - Étude de faisabilité - collège de Frontenex (PAC Frontenex-La Tulette) - mand. P. Bonhôte et J. Zapata
Etude aménag.	Dardagny - projet d'aménagement des espaces publics « Le Plan du Rhône » (PDQ « Le Plan du Rhône » n°29436) - mand. Triporteur (G. Grosjean)
Etude aménag.	Dardagny - Rapport de synthèse - « Le Plan du Rhône » - « Avant-projet de renaturation et d'aménagement des espaces ouverts », avec les fiches de mesures impératives (PLQ n° 29'762) - mand. Triporteur architectes - urbanistes ; Viridis, ingénieurs-environnement ; EDMS ingénieurs
Etude aménag.	Genève - Rapport d'avant-projet de plage des Eaux-Vives et de l'étude préliminaire Rade de Genève, nouveaux accès au lac - mand. arch. ADR et ing. EDMS; du rapport sur le réaménagement du quai marchand des Eaux-Vives/quai Gustave-Ador - Y. Duffey (DGNP) - et du rapport au CE concernant le projet d'agrandissement du port de la Société Nautique de Genève- pilotage du dossier : A. Wisard (DGEau)
Etude aménag.	Genève-Eaux-Vives - Étude de faisabilité - av. Dumas - constr. log. - mand. J-N. Genet
Etude aménag.	Genève-Petit-Saconnex - Étude directrice «av. de Châtelaine» - G. Ronconi (PDLGP)
Etude aménag.	Genève-Petit-Saconnex - Projet dit «Campus de la Paix» - M. Kleiber, représentant de l'IHEID, M. Ott (lauréat du concours), Lacroix et Chessex (résidence des étudiants) et M. Cochard (bureau Tekhne)
Etude aménag.	Genève-Plainpalais - Étude Praille-Acacias, diagnostic et schéma d'organisation spatiale - G. Doesseger (SU) (VdG)
Etude aménag.	Genève-Plainpalais - Projets et image directrice site Artamis - I. Charollais et G. Doesseger (VdG)
Etude aménag.	Lancy - Étude d'aménagement PDQ Les Marbriers - mand. J.-J. Oberson
Etude aménag.	Lancy - SOVALP - M. Y. Jacot (CFF) (chef de projet) et mand. BRS architectes
Etude aménag.	Meyrin - Projet de cahier des charges pour l'aménagement des espaces extérieurs (PLQ n° 29'662 et n° 29'663) - mand. Urbaplan
Etude aménag.	Onex - Étude de faisabilité - ch. de la Genévrière - SePA (DAT)
Etude aménag.	Plan-les-Ouates, Confignon - Étude de faisabilité «Aménagement de la Plaine de l'Aire, secteur des Cherpines - mand. Triporteur (G. Grosjean)
Etude aménag.	Pregny-Chambésy - av. Appia - Lignes directrices du Cours des Nobel en relation avec la DR n°18'107 - constr. mission permanente république d'Indonésie - mand. P. Magnin (demande de complément) - M. Bonnot (PDCR)
Etude aménag.	Veyrier - Étude de faisabilité - Val d'Arve- rte de Vessy - constr. log. arch. W. Schmidt

Plans directeurs communaux

PDCom	Aire-la-Ville - mand. architectes-urbanistes Urbaplan (M. Weil), RR&A (ingénieurs transports), Viridis (milieux naturels et agriculture)
PDCom	Avully - mand. Urbaplan - RR&A - In Situ Vivo - Equiterre
PDCom	Bardonnex - mand. Mayor-Frei
PDCom	Bernex - arch.-urbanistes, Manzoni-Schmidig; dév. et transport, MRS ; ing. environnement, Viridis
PDCom	Carouge - mand. ORU
PDCom	Carouge - mand. Urbaplan (M. Weil) et RR&A (ingénieurs transports)
PDCom	Chancy - mand. arch. Urbaplan (M. Weil); ing. trafic Citec et ing. environnement Viridis
PDCom	Chêne-Bourg - mand. Atelier Nou, architectes-urbanistes ; Citec, ingénieurs ; eco 21, biologistes-écologues
PDCom	Collex-Bossy - mand. A. Ortis et S. Robyr
PDCom	Corsier - mand. BMSS (Manzoni-Schmidig)
PDCom	Genthod - mand. Ortis-Robyr
PDCom	Hermance - mand. DLV (Dulong, Larghi et Vasey)
PDCom	Jussy - mand. P. Tanari
PDCom	Lancy - mand. D. Golchan et D. Dubois-Ferrière (Acau)
PDCom	Meyrin - mand. Triporteur
PDCom	Plan-les-Ouates - mand. arch. Ortis/Robyr; mand. env. ECO21; mand. mob. RGR
PDCom	Pregny-Chambésy - mand. C. Delarue (ASS)
PDCom	Presinge «Le nouveau village» - mand. Baillif- Loponte et M-P. Mayor (assist.)
PDCom	Presinge «Le nouveau village»(complément) - mand. Baillif-Loponte et M-P. Mayor (assist.)
PDCom	Puplinge - mand. hybriDéEs et MIDarchitectures
PDCom	Satigny - mand. Urbaplan (M. Weil), RR&A (ingénieurs transports), Viridis (milieux naturels et agriculture)
PDCom	Thônex - mand. A. Ortis et S. Robyr
PDCom	Thônex - mand. architectes : A. Ortis//S. Robyr et ASS; ingénieurs : B+C Ingénieurs SA et Trafitec Ingénieurs Conseils SA (préavis)
PDCom	Vernier - mand. Urbaplan (M. Weil), RR&A (ingénieurs transports)
PDCom	Veyrier - mand. Bugna et Barro
PDCom	Ville de Genève - projet cahier des charges - I. Charollais et M. J. Wiedmer-Dozio (VdG)
PDCom	Ville de Genève - avant-projet - M.-J. Wiedmer-Dozio et P. Chappuis (VdG)
PDCom	Ville de Genève - « Genève 2020, renouvellement durable d'une ville-centre » - mand. Permis de construire (R. Quincerot), Urbaplan (M. Weil) et P. Chappuis (VdG)

Plans directeurs de chemins pour piétons

PDCP	Aire-la-Ville - mand. architectes-urbanistes Urbaplan et ingénieurs en environnement Viridis
PDCP	Anières - mand. arch. urb. M-P. Mayor; ing. Citec
PDCP	Avully - mand. Urbaplan - RR&A - In Situ Vivo - Equiterre
PDCP	Carouge - mand. Urbaplan (M. Weil)
PDCP	Chancy - mand. arch. Urbaplan (M. Weil); ing. trafic Citec et ing. environnement Viridis
PDCP	Chêne-Bourg et Thônex - mand. Urbaplan
PDCP	Cologny - mand. A. Etienne, architecte-paysagiste; gm, T technique
PDCP	Corsier - mand. BMSS (Manzoni-Schmidig)
PDCP	Lancy - mand. D. Golchan et D. Dubois-Ferrière (Acau)
PDCP	Pregny-Chambésy - mand. C. Delarue (ASS)
PDCP	Puplinge - mand. MID architecture (M. Zimermann)
PDCP	Satigny - mand. Urbaplan (M. Weil)
PDCP	Vernier - mand. Urbaplan

Plans directeurs de quartier

PDQ	29’520	Genève - PAC Eaux-Vives (SOVAGEV) - mand. ADR
PDQ	29’520	Genève-Eaux-Vives - gare des Eaux-Vives (SOVAGEV) - mand. ADR
PDQ	29’524	Lancy -»Les Semailles» - mand. arch.-urb. Spitsas et Zanghi; arch.-pays. Oxalis; ing. Citec
PDQ	29’527	Carouge - Fontenette - mand. Aeby-Perneger
PDQ	29’655	Chêne-Bourg, Thônex - site de Belle-Idée - mand. hybrIDéEs & MIDarchitecture
PDQ	29’677	Thônex - PDQ MICA (horizon 15 ans) avec charte Nature, paysage et gestion des eaux de surface, cahier des charges des pièces urbaines, avant-projet mail central - mand. Aapu (Nemec-Archambault); Weber+Brönniman, DNP et OCM
PDQ	29’724	Bernex, Confignon - Bernex-Est - mand. Mayor, Beusch et Frei, architectes-urbanistes; Citec, ingénieurs transport; In Situ, ingénieurs environnement
PDQ	29’298-A	Lancy, Plan-les-Ouates - La Chapelle-Les Sciers - modifications - mand. X. Fischer - B. Beurret (SPDC) et F. Wuest (SEPI)

Avant-projets

Avant-projet	Bernex (PAC Bernex-Est) - avant-projet PDQ 29’724 - mand. Mayor-Beusch
Avant-projet	Carouge - périmètre PAV - rue Baylon - mand. Aeby-Perneger
Avant-projet	Carouge - rue St-Nicolas-le-Vieux - surélév. et transfo. log. et activités - mand. Groupe 8 architectes associés
Avant-projet	Cologny - La Tulette (initiative communale PLQ 29’571) - constr. log
Avant-projet	Genève-Eaux-Vives - rte de Chêne (Les Allières) avant-projet (VdG) (DR n° 18’180 et DR n° 18’172, constr. log. et act.) - mand. Bassi/Carella
Avant-projet	Genève-Petit-Saconnex - av. Devin-du-Village - création attique et constr. log. (DP 18’062) - mand. P. Broennimann
Avant-projet	Genève-Petit-Saconnex - parc des Cropettes - salle de gymnastique (école des Cropettes) - service architecture (VdG)
Avant-projet	Genève-Petit-Saconnex - rue Grand-Pré, ch. Chandieu - modification du PLQ n° 28’748
Avant-projet	Meyrin - avant-projet (modif. PLQ n° 28’746) - av. Besson, Vaudagne et Boudines - constr. log. - mand. C. Bronzino
Avant-projet	Vernier - réaménagement du site 115 rte de Vernier - mand. LRS et VdG (V. Kempf)

Projets de loi

Projet de loi	Loi modifiant la loi sur les constructions et installations diverses (PL 10’008 - LCI - L 5 05) et du rapport «Un projet pour Genève: mise en valeur du potentiel de surélévation d’immeubles (mise en place d’un secteur-test)» - M. Chobaz (OAC) et M. Mathez (OAC)
Projet de loi	Modification du règlement sur les commissions d’urbanisme et d’architecture

Divers

Divers	Problématique de l’assainissement du bruit routier (état d’avancement des études et des procédures) - M. Haegler (dir. Génie civil)
Divers	Problématique du logement social - M. Bürgisser (directeur de la DLO) (DCTI)

Abréviations / sigles

APA	Autorisation par procédure accélérée
B+R	Bike and Ride: stationnement collectifs de vélos
CAT	Commission consultative cantonale pour l'aménagement du territoire
CEVA	Liaison ferroviaire Cornavin - Eaux-Vives – Annemasse
CMNS	Commission des monuments, de la nature et des sites
CRFG	Comité régional franco-valdo-genevois
CRR	Centre de recherche et de rénovation urbaine
CU	Commission d'urbanisme
DAEL	Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement (législature 1998-2005)
DCTI	Département des constructions et des technologies de l'information
DD	Demande définitive d'autorisation de construire
DGAT	Direction générale de l'aménagement du territoire
DGEau	Direction générale de l'eau
DGM	Direction générale de la mobilité
DGNP	Direction générale de la nature et des paysages
DIM	Département de l'intérieur et de la mobilité
DP	Demande préalable d'autorisation de construire
DR	Demande de renseignements
DT	Département du territoire (législature 2006-2009)
DTP	Département des travaux publics
FAI	Fédération des associations d'architectes et ingénieurs
FAS	Fédération des architectes suisses
FSU	Fédération suisse des urbanistes
FTI	Fondation pour les terrains industriels de Genève
IAUG	Institut d'architecture de l'Université de Genève
IFF	Installation à forte fréquentation
IUS	Indice d'utilisation du sol
LaLAT	Loi d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire
LAT	Loi fédérale sur l'aménagement du territoire
LCI	Loi sur les constructions et installations diverses
LUP	Logement d'utilité publique
MICA	Mon Idée-Communaux d'Ambilly
MZ	Modification de zone
OAC	Office des autorisations de construire
OLO	Office du logement
OPS	Office du patrimoine et des sites
PA	Projet de l'agglomération franco-valdo-genevoise
PAC	Périmètre d'aménagement coordonné
PACA	Périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération
PAR	Direction des plans d'affectation et requêtes
PAV	Projet Praille-Acacias-Vernets
PDCn	Plan directeur cantonal
PDCom	Plan directeur communal
PDCP	Plan directeur des chemins pour piétons
PDCR	Direction de la planification directrice cantonale et régionale
PDL	Plan directeur localisé
PDLGP	Direction de la planification directrice localisée et de mise en œuvre des grands projets
PDQ	Plan directeur de quartier
PDZI	Plan directeur de zone industrielle
PLA	Plan localisé agricole
PLCP	Plan localisé de chemin pédestre
PLQ	Plan localisé de quartier
PUS	Plan d'utilisation du sol
SBP	Surface brute de plancher
SIA	Société suisse des ingénieurs et des architectes
SITG	Système d'information du territoire genevois
SMS	Service des monuments et des sites
SOVACB	Société simple de valorisation des terrains en gare de Chêne-Bourg
SOVAGEV	Société simple de valorisation des terrains en gare des Eaux-Vives

SOVALP	Société simple de valorisation des terrains à Genève La Praille
TC	Transports collectifs
TCMC	Tram Cornavin Meyrin CERN
TCOB	Tram Cornavin Onex Bernex
TER	Transport express régional (ou RER Réseau express régional)
TI	Transports individuels
TP	Transports publics
TPG	Transports publics genevois
VDG	Ville de Genève
ZAS	Zone agricole spéciale
ZDIA	Zone de développement industriel et artisanal
ZIBAT	Zone industrielle des Batailles
ZIMEYSA	Zone industrielle Meyrin-Satigny

Conception graphique : **ASSEMBLAGE**, COLLECTIF D'ARTS APPLIQUÉS / impression : IMPRIMERIE GENEVOISE SA

Annexes

Objets suivis de janvier 2006 à mai 2010

Autorisations par procédure accélérée

APA	18’052	Onex - av. des Grandes-Communes - surélév. bât. com. - mand. Ganz et Muller
APA	25’618	Genève - Eaux-Vives - quai Gustave Ador - réaménagement et extension de Baby Plage - mand. A. Etienne
APA	25’683	Carouge - pl. Sigismond - réaménag. entrée cimetière - mand. A. Etienne
APA	25’874	Vernier - parc des Franchises - agr. roseraie (SEVE)
APA	26’169	Genève-Cité - parc des Bastions - constr. 3 espaces de récup. (conteneurs enterrés)
APA	26’170	Genève-Cité - jardin anglais - constr. 2 espaces de récup. (conteneurs enterrés)
APA	26’761	Versoix - quai de Versoix - modif. stationnement et circ. - mand. Ertec SA
APA	27’022	Genève-Petit-Saconnex - quai Wilson - ponton ski nautique - mand. edms SA ingénieurs (et débarcadère Châteaubriand pour société des mouettes genevoise - SMGN -)
APA	27’540	Genève-Cité - parc des Bastions - transfo. jeux - mand. ADR architectes et La Touche Verte, archi. paysagistes
APA	27’664	Chêne-Bougeries - ch. de la Gradelle (centre de rencontre et de loisirs) implant. temporaire du chapiteau « Cirquenchêne »
APA	27’674	Genève-Petit-Saconnex - port Barton - scène provisoire pour représent. théâtrales
APA	27’714	Lancy - parc L.-Bertrand - création esplanade sportive - mand. Chevalley-Longchamp et Russbach
APA	28’033	Genève-Eaux-Vives - quai G.-Ador - aménag. temporaire «Les yeux de la ville»
APA	28’075	Genève-Eaux-Vives - pl. Pré-l’Evêque - aménag. patinoire temporaire (VdG)
APA	28’376	Genève-Petit-Saconnex - parc des Franchises - aménagement d’agrément (bassins, plantations) - mand. Mechkat & Bouldin
APA	28’773	Genève-Petit-Saconnex - ch. de l’Impératrice - création de deux volières de contention - VdG
APA	29’165	Lancy - parc E. Dupont - réaménagement - mand. Gillig et ass. (G. Lecoultre)
APA	29’167	Genève-Cité - rue Baulacre - jeux école des Cropettes - mand. VdG
APA	29’181	Versoix - ch. des Graviers, ch. du Vieux-Port - réaménagement des accès - mand. Amsler, Bombelli & ass.
APA	29’735	Lancy - ch. des Coutillets - constr. point récup.
APA	29’803	Soral - rte des Lolliets - création d’une déchetterie
APA	29’884	Meyrin - ch. des Ateliers - changement d’affectation d’un bâtiment artisanal - mand. G. Gagliardi
APA	29’915	Genève-Petit-Saconnex - parc Mon Repos - inst. manège provisoire (grande-roue) - mand. Perreten & Milleret SA
APA	30’763	Chêne-Bourg - av. de Mirany - réaménagement du parc
APA	31’216	Chêne-Bougeries - rte de Chêne - réaménagement entrée du parc Stagny et création place de dépôts - mand. M. Junod, arch. paysagiste
APA	31’386	Genthod - rte du Creux-de-Genthod - réfection d’un trottoir et de la chaussée - mand. J.-C. Buffet
APA	31’812	Vernier - ch. des Fossés - agrandissement stade d’Aïre (vestiaires) - mand. Croubalian, Lacoste et Neermann
APA	31’978	Vernier - av. de Châtelaine - réaménagement de la place de Châtelaine - commune de Vernier
APA	32’208	Genève-Petit-Saconnex - rte de Lausanne - mise en conformité de la terrasse couverte (plage privée de l’ONU)
APA	32’209	Genève-Petit-Saconnex - rte de Lausanne - mise en conformité des vestiaires (plage privée de l’ONU)
APA	32’381	Meyrin - rues Lect, Prulay et Livron - aménagement de la place Lect-Livron - mand. Manzoni-Schmidig
APA	32’492	Vernier - ch. de Maisonneuve (parc de Balexert) - création de plantage - mand. commune de Vernier
APA	32’697	Vandœuvres - rte de Vandoeuvres - aménag. paysager (parc de Vandoeuvres) - mand. P. Calame
APA	32’906	Hermance - quai d’Hermance - kiosque «Maison du pêcheur» - mand. P. Delacombaz & D. Stettler (Favre & Guth)

DD	98’482	Genève-Eaux-Vives - rte de Frontenex (Parc La Grange) - rénov. dépendances Villa La Grange - mand. C. Ganz et A. Muller
DD	98’521	Chêne-Bourg - av. du Vieux-Bourg, rue du Gottard - constr. log. (complément) - mand. Spitsas et Zanghi
DD	98’571	Vernier - rte de Montfleury - constr. bât. ind. - mand. G. Chamot
DD	99’253	Genève-Plainpalais - réaménagement de la plaine de Plainpalais - mand. C. Lopez et ADR
DD	99’860	Genève-Petit-Saconnex - av. de Trembley - extension EMS (maison retraite du Petit-Saconnex, résidences Amandiers 1 et 2) - mand. Koechlin, Müller et Stücki
DD	99’975	Lancy - parc de la Mairie - requalification du parc - mand. BRS
DD	100’078	Cologny - Genève-Plage - transfo. vestiaires, amén. centre de santé et restaurant ; rénovation - arch. Ganz & Muller
DD	100’079	Cologny - Genève-Plage - transf. et surél. - mand. Ch. Ganz et A. Muller (complément)
DD	100’182	Lancy - av. des Communes-Réunies - amén. plages de verdure (extension piscine de Lancy) - mand. Acau
DD	100’241	Genève-Plainpalais - constr. passerelle sur l’Arve - T. Büchi
DD	100’242	Genève-Plainpalais - ch. de la Gravière, quai E. Ansermet - amén. passerelle sur l’Arve - arch. BMV
DD	100’418	Cologny - quai de Cologny - installation de téléphonie mobile
DD	100’485	Pregny-Chambésy - rte de Pregny - mod. parking ext. - mand. P. Marmet
DD	100’960	Thônex - av. A.-Jeandin - constr. établ. public socio-éducatif (EPSE) - mand. C. Scaler
DD	100’969	Genève-Plainpalais - ch. des Pléïades - transfo. et constr. garage-pool house - mand. A. Carneiro
DD	100’995	Meyrin - ch. de la Golette - surélév. imm. pour log. - mand. E. Carsana c/o Estravaganza SA
DD	100’996	Genève-Petit-Saconnex - rue des Garages - constr. log - mand. C. Delarue, W. Stämpfli et S.-P. Vuille
DD	101’180	Genève-Cité - jardin Brunswick - rénov. buvette Le Cottage - mand. B. Dubesset
DD	101’334	Lancy - ch. des Palettes - rénovation et surélévation d’un imm. de log. - mand. Chevalley, Longchamp et Russbach architectes
DD	101’350	Chêne-Bourg - av. Petit-Senn - transf. chalet Floraire - mand. Parrat & D’Angelo Archi SA
DD	101’400	Genève-Cité - rade de Genève - constr. parking sous-lacustre des Eaux-Vives - mand. Atelier d’archi. et d’urb. (Andrey-Varone et Vasarhelyi)
DD	101’450	Genève-Plainpalais - bd des Tranchées - constr. log. - mand. Kössler et Morel
DD	101’475	Lancy - ch. de la Vendée - surél. hôtel de la Vendée - mand. Poncet, Schwarz et Jucker
DD	101’497	Genève-Petit-Saconnex - av. Blanc, av. de France - aménag. périmètre et constr. log. - mand. Amsler Bombeli et ass. et MPH Architectes ville de Genève
DD	101’515	Lancy - ch. du Bac - modif. inst. existante tél.mobile
DD	101’575	Onex - av. du Bois-de-la-Chapelle - amén. place et traversée piétonne
DD	101’616	Genève-Petit-Saconnex - av. Blanc, av. de France - aménag. périmètre et constr. log. - mand. Amsler Bombeli et ass. et MPH Architectes ville de Genève
DD	101’656	Genève-Plainpalais - Bois de la Bâtie - création d’une volière pour anatidés et oiseaux exotiques - mand. Groupe 8
DD	101’865	Genève-Plainpalais - ch. des Pléiades (parc Bertrand) - transfo. d’une piscine - mand. A. Carneiro
DD	101’866	Vandoeuvres - rte de Vandoeuvres - constr. toilettes publiques - mand. P. Calame
DD	102’063	Genève-Eaux-Vives (parc Bertrand) - constr. de 5 espaces de récup. (conteneurs enterrés et en surface) - mand. Cera ingénierie (A. Venturi)
DD	102’101	Veyrier - rte du Pas de l’Echelle - constr. villa - mand. Anderegg et Rinaldi
DD	102’189	Genève-Petit-Saconnex - rue Cramer - constr. log. , surélév. hôtel et création d’un square - mand. S. Cittolin et P. Polli
DD	102’192	Vésenaz - rte de Thonon - constr. log. et com. - mand. De Giovannini SA
DD	102’442	Vernier - ch. de l’Ecu - surélév. - mand. Atelier d’architecture (D. Spironelli)
DD	102’526	Genève-Petit-Saconnex - ch. de l’Impératrice - conservatoire et jardin botanique de la Ville : extension de l’herbier et création d’espaces d’accueil du public - mand. Bassi / Carella
DD	102’542	Genève-Plainpalais - rue des Deux-Ponts, rue des Falaises - constr. log. et act. - mand. De Giovannini SA

DD	102’631	Genève-Eaux-Vives - rue du XXXI-Décembre - rénovation et surélév. d’un bâtiment adm. - mand. Jucker SA & Schwarz
DD	102’795	Versoix - rte de l’Etraz - transfo. et réaménagement du centre de Richelien
DD	102’926	Lancy - chemin de la Vendée - construction d’un restaurant scolaire, école «Ceresole» - mand. Chevalley, Longchamp et Russbach, architectes
DD	102’959	Satigny - route de Peney - installation pour téléphonie mobile.
DD	103’154	Chambésy - rte de Lausanne - installation téléphonie mobile
DD	103’200	Jussy - rte des Beillans - aménagement locaux parascolaires et liaison entre bâtiments - mand. A-Architectes (B. Tirone)
DD	103’363	Genève-Eaux-Vives, Cologny - quai Gustave-Ador - aménag. de la plage des Eaux-Vives - mand. ADR (M. Rampini)
DD	103’364	Cologny - Port Noir - agr. port de la Société Nautique de Genève - mand. EDMS (Y.Bach)
DD	103’365	Cologny - port de la Nautique - bâtiment de la Nautique - mand. J. Bugna
DD	103’366	Cologny - port de la Nautique - bâtiment des avirons - mand. J. Bugna
DD	103’372	Onex - rte de Chancy - adaptation de l’accessibilité au parking «Le Manège» (parc Brot/ halte TCOB) - mand. Brodbeck et Roulet

Demandes préalables

DP	17’836	Meyrin - ch. de l’Avanchet - constr. EMS - mand. L. Schneeberger (bureau Schlunegger)
DP	17’882	Genève-Plainpalais - ch. Malombré - constr. log. et bureaux - arch. A. Barokas
DP	17’884	Genève-Eaux-Vives - rte de Frontenex - constr. log./activités - mand. Anderegg et Rinaldi
DP	17’903	Genève-Plainpalais - rue Prévost-Martin - constr. parking et log.- mand. Fortuna
DP	18’026	Carouge - rue St-Nicolas-le-Vieux, rue D.-Gevril - surélèv. imm. log.
DP	18’052	Onex - av. des Grandes-Communes - surélév. bât. com. - mand. Ganz et Muller
DP	18’062	Genève-Petit-Saconnex - av. Devin du Village - création d’un attique et constr. imm. log. - mand. AUB (Broennimann)
DP	18’138	Genève-Petit-Saconnex - ch. des Sports - réalisation d’un parking souterrain - mand. Ris & Chabloz
DP	18’142	Genève-Petit-Saconnex - av. de Châtelaine, av. d’Aïre et ch. des Sports - réalisation du parc Gustave et Léonard Hentsch - mand. Ris & Chabloz
DP	18’187	Genève-Plainpalais - rue J.-L.-Hugon - construction de deux immeubles de logements avec garage souterrain - mand. J.P. Limongelli, architecte

Demandes de renseignements

DR	17’482	Genève-Petit-Saconnex - ch. des Ouches, ch. des Sports - constr. log. et activités - mand. L. Gentile
DR	17’766	Genthod - rte de Malagny - constr. école anglaise - arch. Acau (M. Dubois-Ferrière)
DR	17’822	Meyrin - ch. de la Tour - constr. log. - arch. W. Eicher
DR	17’834	Lancy - ch. des Esserts, av. L.-Bertrand - constr. log. - mand. L. Schneeberger (bureau Schlunegger)
DR	17’845	Cologny - ch. de la Gradelle, rte de Vandoeuvres (domaine de la Tulette) - constr. log. - mand. C. De Portzamparc (complément)
DR	17’846	Vernier - av. L.-Casaï - extension centre commercial, couverture rte de Meyrin, halte tram - arch. J. Suard
DR	17’849	Carouge - rue du Tunnel - constr. log., réhab. bureaux et création surf. comm. - arch. J. Schär et C. Sjostedt
DR	17’851	Meyrin - rue V.-Malnati - constr. log. - mand. F. Anex et S. Nydegger
DR	17’852	Genève-Petit-Saconnex - rue Edouard-Rod - constr. log. - arch. Wicht, Contat, Dubouchet, Aeby SA
DR	17’859	Bellevue - Les Grands-Champs - constr. crèche et log. étudiants - arch. Marmet
DR	17’860	Meyrin - ch. Terroux - constr. log. - arch. De Giovannini

DR	17’862	Genève-Eaux-Vives - av. de l’Amandolier - constr. log. - mand. Aca
DR	17’863	Vernier - ch. de la Bourdonnette, ch. des Campanules, ch. des Sellières - constr. EMS et log. médicalisés - mand. B. Erbéia
DR	17’865	Versoix - rte de Suisse, rampe de la gare - constr. deux imm. administr., un hôtel, commerces et parking souterrain - mand. D. Grenier
DR	17’869	Genève-Plainpalais - rte du Bout du Monde - nouveau bâtiment EMS Val Fleury - mand. F. Fossati
DR	17’873	Genève-Eaux-Vives - ch. Rieu - constr. log. - arch. Bugna & Barro
DR	17’874	Genève-Plainpalais - rampe Quidort - constr. log. et restaurant - arch. M. Mayer
DR	17’875	Bernex - rte de Chancy - amén. Bernex-Est (PAC) : log. ,activités, équip., etc. - arch. Favre & Guth
DR	17’876	Bernex - village Aigues-Vertes - home pour pers. hand. - mand. Acau
DR	17’877	Genève-Petit-Saconnex - rue Moillebeau - constr. log. et activités - arch. Anderregg & Rinaldi
DR	17’890	Collonge-Bellerive - rte d’Hermance, ch. Pré-d’Orsat - constr. log. et commerces - arch. G. Bellwald
DR	17’894	Pregny-Chambésy - ch. de Valérie, ch. Roilbot - constr. log.- mand. Marteau
DR	17’897	Lancy - rte du Pont-Butin - constr. atelier serrurerie - mand. F. Fossati
DR	17’898	Meyrin - ch. du Ruisseau - constr. log. et bureaux - mand. S. Serafin
DR	17’899	Satigny - rte d’Aire-la-Ville - constr. log. - mand. P. Comé
DR	17’902	Carouge - rues de Veyrier et des Moraines - constr. log. - mand. Vuarraz (VVR Architectes)
DR	17’908	Genthod - rte de Valavran (domaine de Pierre Grise) - constr. log. - mand. C. Pictet
DR	17’911	Lancy - ch. des Troènes - constr. log. - mand. Châtelain et Tournier
DR	17’914	Veyrier - ch. des Beaux-Champs (domaine de Vessy) - constr. log. - mand. P. Bonnet
DR	17’917	Chêne-Bougeries - ch. de la Bride - surél. imm. - mand. J.-L. et D. Ardin
DR	17’918	Genève-Petit-Saconnex - rue E.-Rod - constr. log. - mand. G. Chamot
DR	17’922	Genève-Petit-Saconnex - rue du Grand-Pré, rue Chandieu - constr. log. - mand. Groupe 8 archi.ass.
DR	17’924	Bellevue - ch. des Tuileries - constr. bureaux - mand. A. Meylan
DR	17’932	Chêne-Bougeries - pl. de l’Etrier - constr. maison de l’enfance et rénov. crèche - mand. De Giuli et Portier
DR	17’933	Carouge - ch. Vert, ch. Pinchat - projet MZ en vue établ. universitaire - mand. A. Ortis et S. Robyr
DR	17’934	Genève-Petit-Saconnex - av. Luserna - constr. log. - mand. F. Strobino
DR	17’943	Genève-Eaux-Vives - av. Krieg - surélév. log. - mand. Anzevui et Deville
DR	17’945	Russin - rte des Baillets - création d’une zone sportive (manège de la Chaumaz)
DR	17’948	Lancy - rampe du Pont-Rouge, ch. des Vignes - constr. log. et MZ - mand. F. Baud et T. Früh
DR	17’950	Chêne-Bougeries - rte J.-J. Rigaud - constr. log. - mand. Acau
DR	17’953	Meyrin - ch. de la Tour - constr. log. - mand. G. Gagliardi
DR	17’956	Puplinge - rue de Fremis - constr. log. - mand. J. Schär et C. Sjöstedt
DR	17’960	Vandœuvres - ch. de l’Ecorcherie, ch. de Marclay - constr. log. - mand. P. Bezos (Favre et Guth)
DR	17’961	Genève-Petit-Saconnex - rue Grand-Pré - surélev. log. - mand. F. Strobino
DR	17’964	Carouge - rte de Veyrier, rue de la Fontenette, passage des Tireurs de sable - constr. log. - mand. J.-M. Bondallaz
DR	17’965	Presinge - rte de la Louvière - extension et adaptation de l’EMS existant - mand. M-P. Broenimmann et J.-P. Hiestand
DR	17’977	Meyrin - ch. de la Golette - constr. log. - mand. Aeby et Vincent architectes
DR	17’986	Chêne-Bourg - av. de Thônex - surélév. imm. - mand. F. Strobino
DR	17’988	Chancy - rte de Bellegarde - constr.log. - mand. B. Leopizzi
DR	17’989	Lancy - rue des Racettes - constr. log. - mand. Acau (M. Rey)
DR	17’999	Genève-Cité - rond-point de Rive - aménag. zone piétonne et création parking souterrain - mand. Cerutti archi.; Amsler & Bombeli, ing.; G. Henchoz, archi. paysagiste
DR	18’012	Versoix - rte de Suisse - constr. log. - mand. F. Strobino (complément)
DR	18’018	Vernier - ch. de l’Ecu - surélév. 3 imm. log.- mand. B. Dubesset
DR	18’028	Céligny - rte des Coudres - constr. log. et création zone 4 B dév. - mand. Mayor-Beusch
DR	18’039	Meinier - ch. du Stade, rte de la Repentance, rte de Gy - constr. log. équip.espaces publics - mand. F. Rey (DAR architectes)

DR	18’041	Satigny - rte du Mandement - constr. log. - mand. DVL (Dulon, Largi et Vasey)
DR	18’046	Choulex- ch. des Crêts-de-la-Capite - constr. log. mand. A. Darmon
DR	18’047	Lancy - rte de la Chapelle - constr. log. - mand. R. Garabedian
DR	18’048	Collonge-Bellerive - rte d’Hermance, ch. de Mancy, ch. de Blemant - constr. log. et garage sout. salle communale - mand. Cerutti et Lafleur
DR	18’049	Genève-Petit-Saconnex - av. de Châtelaine - constr. log. - mand. KMS (T. Muller)
DR	18’051	Lancy - ch. Fief de Chapitre - constr. log. et commerce - mand. M. Gruner
DR	18’056	Carouge - rte de Saint-Julien - transfo et constr. imm. activ. - mand. M. Riva (BARU SA)
DR	18’057	Genève-Petit-Saconnex - rue Chabrey - constr. imm. administr. - mand. R. Garabedian
DR	18’060	Versoix - av. de Richelien - projet de MZ - mand. M. Weil (Urbaplan)
DR	18’063	Carouge - rte de Saint-Julien, rte de Drize - construction de logements, d’un hôtel et de commerce - mand. Brodbeck et Roulet
DR	18’074	Onex - ch. de l’Auberge - surélév. imm. - mand. Ganz et Muller
DR	18’077	Genève-Petit-Saconnex (Sécheron) - constr. imm. log. étudiants - mand.Ortis/Robyr)
DR	18’082	Thônex - rte de Jussy - constr. d’un McDonald-drive-in - mand. R. Haidinger
DR	18’084	Vernier - ch. de Maisonneuve - surélév. - mand. bureau Ardin
DR	18’088	Avusy - rte de Chancy - création d’une zone sportive (centre hippique)
DR	18’089	Plan-les-Ouates - rte de Saint-Julien - extension d’un garage - mand. M-F. Pelleriti
DR	18’092	Meyrin - av. de Mategnin - constr. log. - mand. AR atelier d’architecture (C. Roiron)
DR	18’102	Onex - ch. de l’Avenir, ch. de la Pralée - constr. log - mand. D. Velebit
DR	18’107	Genève-Petit-Saconnex - av. Appia - constr. mission permanente république d’Indonésie - mand. P. Magnin
DR	18’108	Vernier - chemin de l’Ecu - surélévation de 3 immeubles - mand. Benoit Dubesset Architecte SA
DR	18’114	Vernier - ch. de l’Ecu - constr. log. - mand. DS atelier d’architecture SA
DR	18’115	Genève-Petit-Saconnex - av. des Eidguenots - constr. log. - mand. Schmidig-Manzoni
DR	18’118	Cologny - La Tulette (parcelle Darier) - mand. C. De Portzamparc
DR	18’126	Bardonnex - chemin des Forches - création d’une zone sportive
DR	18’129	Lancy - av. Curé-Baud, ch. des Rambossons, ch. des Semailles - constr. log. et activ. - mand. Clivaz et Exquis
DR	18’130	Chêne-Bougeries - ch. de Challendin - constr. log. et activ. - mand. Clivaz et Exquis
DR	18’134	Carouge - ch. de Pinchat - constr. log. - mand. Brodbeck & Roulet, architectes
DR	18’135	Genève-Petit-Saconnex - rue J.-L. Prévost - constr. log. - mand. Lp2 (Prati, Prahin & Lopez)
DR	18’136	Vernier - rte de Vernier - constr. log. et act. - mand. atelier Miden architectes (Buchet)
DR	18’143	Lancy - ch. des Palettes - constr. log. - mand. Chamot - constr. log.
DR	18’146	Vernier - rte de Vernier - constr. log et act. mand. - VVR architectes (Comte et Vuarraz)
DR	18’150	Plan-les-Ouates - ch. de la Milice - surélévation de trois immeubles - mand. A. Durr
DR	18’152	Chêne-Bourg - ch. de Floraire - constr. log. - mand. ATBA - L’atelier d’architectes (J-A. Garcia-Carrera)
DR	18’153	Meyrin - av. de Vaudagne - mand. C. Bronzino - constr. log (modif. PLQ n°28’746)
DR	18’154	Chêne-Bougeries - ch. de la Chevillarde - constr. log. - mand. CLM architectes (A. Carlier)
DR	18’157	Lancy - ch. des Rambossons, av. des Communes Réunies - constr. log. - mand. KMS architectes
DR	18’158	Corsier - ch. des Gravannes, ch. du Pré-Puits - contr. log. - mand. Cerutti architectes
DR	18’159	Carouge - rue de Veyrier - constr. log. et act. mand. S. Vuarrraz (VVR architectes)
DR	18’161	Plan-les-Ouates - ch. des Cherpines, ch. de la Mère-Voie, ch. des Longues-Rasses, ch. du Pont-du-Centenaire (lieu-dit Le Rolliet) - constr. log. - mand. GA Groupement d’architectes SA (MM. Togni et Schwarz)
DR	18’162	Dardagny - route de Challex / Le Plan du Rhône - construction de logements et d’un EMS - mand. Anderreg, Rinaldi, Duboule et ass
DR	18’167	Thônex - rte de Jussy - constr. bât. administr. - mand. Anderegg, Rinaldi et Duboule
DR	18’168	Meyrin - ch. du Ruisseau - constr. imm. bureaux - mand. S. Serafin
DR	18’172	Genève-Eaux-Vives - rte de Chênes (les Allières) - constr. log. et activ. - mand. Anderegg-Rinaldi-Duboule
DR	18’173	Genève-Petit-Saconnex - av. de Riant-Parc, ch. C.-Georg - constr. log. - mand. Cerutti architectes

DR	18’174	Vernier - ch. des Sellières, ch. de la Bourdonnette, ch. des Campanules - constr. d’un EMS - mand. Assoc. Ruffieux-Chehab
DR	18’175	Versoix - rte de Suisse - constr. log. et act. - mand. G. A. Rochat
DR	18’176	Genève-Petit-Saconnex - ch. E. Rigot - constr. «Maison de la Paix» (IHEID) - mand. E. Ott (IPAS architectes SA)
DR	18’177	Bellevue - rue des Romelles, rte de Lausanne - projet d’aménagement du domaine du Champ-du-Château - mand. Favre & Guth SA
DR	18’179	Genève-Eaux-Vives - av. Krieg - constr. log. - mand. Acau (M. Rey) et Groupements d’architectes SA
DR	18’180	Genève-Eaux-Vives - rte de Chêne (Les Allières) - constr. log. - mand. Bassi/Carella
DR	18’183	Carouge - rte de Drize - mand. Brodbeck et Roulet - constr. log et ateliers (Emmaüs)
DR	18’192	Genève-Eaux-Vives - plateau de Frontenex - mand. Anderegg et Rinaldi - constr. log.
DR	18’194	Thônex - lieu-dit «La Mapraz - constr. d’un parc habité et commercial (centre commercial Coop et logements) - mand. GEA Valloton et Chanard
DR	18’195	Perly-Certoux - rte de Saint-Julien - constr. act. et log. - mand. J. Serano
DR	18’199	Anières - ch. du Cimetière - extension du cimetière - mand. G. Henchoz, arch.paysagiste
DR	18’201	Chêne-Bourg - av. de Bel-Air - constr. log. - mand. M. Ruffieux
DR	18’204	Genève-Plainpalais - av. de Champel - surélév. imm. commercial - mand. de Planta & Portier
DR	18’211	Thônex - rte Blanche - constr. imm. multifonctionnel - mand. Bassi/Carella
DR	18’215	Lancy - ch. du Fief-de-Chapitre - constr. log. et parking - mand. M. Mayer
DR	18’217	Chêne-Bougeries - ch. de la Montagne - surélévation - mand. A. Dürr
DR	18’218	Chêne-Bougeries - ch. de la Montagne - surélévation - mand. SSR (Scaler-Satorre-Renaud)
DR	18’231	Vernier - rte de Vernier, rte du Bois-des-Frères - constr. log. et act. (renouvellement urbain) - mand. bureau LRS
DR	18’246	Lancy - ch. E. Paquin, ch. des Semailles - constr. log. - mand. A 3 architectes SA (O. Jornot)
DR	17’830	Genève Petit-Saconnex - av. de France - constr. P+R Sécheron - mand. Ortis-Robyr (pool « Rond dans l’eau »)
DR	17’846	Vernier - av. L.-Casaï - extension centre comm. Balexert, couverture rte de Meyrin - arch. J. Suard
DR	17’866	Carouge - rue D.-Gevril, St Nicolas-le-Vieux - surélev. imm. - arch. Gindre
DR	17’868	Lancy - ch. des Palettes - constr. log. - mand. G. Chamot
DR	17’902	Carouge - rue de Veyrier, rue des Moraines (quartier de la Fontenette) - constr. log. (demande de compl.) - mand. S Vuarraz
DR	17’904	Genève-Plainpalais - rue Prévost-Martin - constr. parking et log.- mand. Fortuna
DR	17’907	Chêne-Bougeries - ch. de la Gradelle, ch. de Grange-Canal, ch. du Pré-du-Couvent - constr. log. et com. - mand. KMS architectes
DR	17’920	Choulex - ch. du Chambet - équip. espace sports-loisirs
DR	17’932	Chêne-Bougeries - pl. de l’Etrier - création maison de l’enfance et rénov. garderie « Petit Manège » (compl.)
DR	17’942	Lancy - ch. D.-Ihly, ch. des Tattes-Brûlées (PDQ Les Marbriers) - constr. log. - mand. Favre & Guth
DR	17’950	Chêne-Bougeries - rue J.-J. Rigaud - constr. log. - mand. Acau (M. Rey)
DR	17’961	Genève-Petit-Saconnex - rue Grand-Pré - surél. imm. log. - mand. F. Strobino
DR	17’965	Presinge - rte de la Louvière - agr. et transfo. EMS Domaine de la Louvière - mand. M-P. Broennimann et J-P. Hiestand
DR	17’972	Corsier - ch. du Pré-Puits - constr. log. - mand. C. Scaler et P. Renaud (atelier d’architecture et d’urbanisme SA)
DR	17’976	Corsier - ch. du Pré-Puits - constr. log. et activ. - mand. P. Bonnet
DR	17’978	Bernex - ch. de Gambay - agr. EMS Les Charmettes et modif. zone - mand. E. Dunant
DR	17’985	Perly-Certoux - rte de Saint-Julien - transfo. pour hôtel - mand. Parrat et d’Angelo architectes SA
DR	17’986	Chêne-Bourg - av. de Thônex - surélév. imm. - mand. F. Strobino
DR	17’989	Lancy - rue des Racettes - constr. log. - mand. M. Rey (Acau)
DR	17’990	Lancy - ch. de la Caroline - constr. log. - mand. M. Rey (Acau)
DR	17’991	Meyrin - Les Vergers - constr. log. - mand. P. Bezos (Favre & Guth)
DR	17’992	Vernier - ch. de Maisonneuve - constr. log. - mand. Ardin et Favre & Guth (P. Bezos)

DR	17’994	Genève-Petit-Saconnex - ch. du Pré-Cartelier - constr. log. mand. Delacombaz et Stettler (Favre, Guth & archi. associés)
DR	17’995	Bernex - ch. des Ruttets, des Cornaches et des Piolières - constr. serre
DR	17’998	Meyrin - rue V.-Malnati - constr. log. - mand. G. Chenaux
DR	17’999	Genève-Cité - rond-point de Rive - amén. zone piétonne et création parking souterrain - mand. Cerutti archi.; Amsler & Bombeli, ing.; G. Henchoz, archi. paysagiste
DR	18’001	Collonge-Bellerive - rte d’Hermance - constr. log. - mand. Cerutti-Lafleur
DR	18’006	Bardonnex - rte de Bardonnex - constr. log. - mand. E. Mattana
DR	18’010	Thônex - ch. de Clair-Val - constr. log. - mand. Baillif-Loponte et associés
DR	18’012	Versoix - rte de Suisse - constr. log. - mand. F. Strobino
DR	18’020	Presinge - rte de la Louvière - constr. log. - mand. R. Haidinger
DR	18’028	Céligny - rte des Coudres - mand. Mayor-Beusch - création d’une zone 4 B prot. de dév. (constr. log.)
DR	18’031	Meyrin - av. L.-Casaï - surélév. hôtel (Ramada) - mand. J. Montessuit et A. Carlier
DR	18’034	Carouge - rue Joseph-Girard, rue du Tunnel - constr. log./activités - mand. Steffen & Berlie

Plans localisés de quartier

PLQ	28’390	Genthod - ch. des Chênes - abrogation
PLQ	28’477	Genève-Eaux-Vives - av. Krieg - constr. log. (abrogation du PLQ)
PLQ	28’566	Carouge - Grange-Collomb, Battelle - Étude de mises au point rectificatives préalable à sa modification - mand. J.-J. Oberson
PLQ	29’132	Genève-Petit-Saconnex - rue C.-Martin - constr. log.
PLQ	29’231-A	Vernier - La Renfile - constr. centre com. IKEA
PLQ	29’403	Chancy - ch. des Raclerets et de Champlong - constr. log.
PLQ	29’408	Pregny-Chambésy - Les Crêts de Pregny - contr. log. et activ. admin.
PLQ	29’410	Chêne-Bougeries - constr. EMS (La Bessonnette), activités et log.
PLQ	29’411	Bellevue - ch. des Tuileries - constr. imm. activités
PLQ	29’475	Genève-Eaux-Vives - Les Allières - étude compl. VdG (SU)
PLQ	29’487	Chêne-Bougeries - ch. de Grange-Canal (Pré-Babel) - constr. log. et adm.
PLQ	29’501	Lancy - ch. D.-Ilhy, ch. du Credo - constr. log.
PLQ	29’507	Grand-Saconnex - parc Morillon - constr. log.
PLQ	29’528	Chêne-Bougeries - ch. Pré-du-Couvent - constr. EMS, crèche, log. (ens. Le Foyer)
PLQ	29’533	Genève-Eaux-Vives - rte de Chêne - constr. log. et activités
PLQ	29’535	Onex - rue Comte-Géraud - constr. log. et activités
PLQ	29’536	Onex - Grandes-Communes - constr. log. et activités
PLQ	29’539	Carouge - rtes de Saint-Julien et de Drize (Grange-Collomb) - constr. log.
PLQ	29’571	Cologny - ch. de la Gradelle (La Tulette) - constr. log.
PLQ	29’565	Vernier - rte de Meyrin - extension de Balexert et constr. halte tram
PLQ	29’566	Genève-Plainpalais - av. de la Roseraie - constr. act. et log.
PLQ	29’569	Perly-Certoux - lieu-dit En Tire - constr. log.
PLQ	29’540	Cologny - La Tulette - constr. log. - mand. KMS/ C.de Portzamparc
PLQ	29’572	Versoix - ch. J.-B. Vandelle, av. A.-Lachenal (gare) - constr. activ.
PLQ	29’573	Versoix - ch. J.-B. Vandelle, av. J.-F. Deshusses et rte de Suisse (gare îlot Nord) - constr. log. pers. âgées et EMS
PLQ	29’574	Versoix - ch. J.-B. Vandelle et rte de Suisse (gare îlot sud) - constr. hôtel, commerces et admin.
PLQ	29’575	Genthod - Petit-Malagny - extension de la Geneva English school
PLQ	29’578	Veyrier - ch. des Beaux-Champs (Vessy) - constr. log.
PLQ	29’583	Lancy - Pont-Rouge, gare CEVA, rte des Jeunes (Sovalp)- act. commerciales et(ou) administratives
PLQ	29’584	Lancy - Pont-Rouge, gare CEVA, av. E. Lance (Sovalp)- constr. log. et act.
PLQ	29’588	Genève-Eaux-Vives - ch. Rieu - logements et commerces
PLQ	29’591	Lancy, Plan-les-Ouates - rte de la Chapelle - constr. log. (PAC)
PLQ	29’594	Meyrin - ch. Terroux - constr. log.

PLQ	29’595	Pregny-Chambésy - ch. de Roilbot - constr. log.
PLQ	29’596	Meyrin - rte du Nant d’Avril, rues E.-Kammacher et V.-Malnati (Caillat) - constr. log. et act.
PLQ	29’599	Chancy - ch. des Raclerets, ch. de Champlong - constr. log.
PLQ	29’600	Onex - rue du Comte-Géraud, av. des Grandes-Communes - constr. log. et activ.
PLQ	29’646	Carouge - rue du Tunnel - constr. log.
PLQ	29’652	Carouge - Grange-Collomb (Battelle) constr. log. et activ
PLQ	29’654	Puplinge - rue de Fremis - constr. log. et act.
PLQ	29’656	Genève-Petit-Saconnex - rue E.-Rod - constr. log.
PLQ	29’657	Vernier - ch. C.-Bloch; ch. I.-Anken - constr. log. et act.
PLQ	29’662	Meyrin - av. L.-Casaï, ch. du Jonc, ch. de Joinville et ch. des Sapins - constr. logements et activités
PLQ	29’663	Meyrin - av. L.-Casaï, ch. de Joinville, ch. Terroux et ch. des Sapins - constr. logements et activités
PLQ	29’665	Genève-Petit-Saconnex - av. de Joli-Mont et av. de Riant-Parc - constr. log.
PLQ	29’666	Bellevue - ch. des Tuileries - constr. act. et adm.
PLQ	29’667	Vernier - ch. de l’Echarpine - constr. log. et activ. administratives et commerciales
PLQ	29’671	Corsier - ch. du Pré-Puits - constr. log.
PLQ	29’674	Meyrin - Les Vergers - mand. bureau Manzoni-Schmidig
PLQ	29’679	Chancy - rte de Bellegarde, ch. des Courtes - constr. log.
PLQ	29’683	Chêne-Bourg (halte CEVA) - av. de Bel-Air, ch. de la Mousse, ch. de la Gravière - constr. log., act. et commerces
PLQ	29’684	Thônex - av. de Thônex - constr. log.
PLQ	29’685	Bellevue - ch. de la Roselière - Les Grands Champs - constr. log. (abroge pour partie PLQ n° 28’060)
PLQ	29’687	Chêne-Bougeries - Pré-du-Couvent - logements et commerces
PLQ	29’688	Corsier - ch. du Pré-Puits, route du Lac - constr. log.
PLQ	29’694	Carouge - rue J.-Girard, rue du Tunnel - constr. log. et activ.
PLQ	29’701	Chêne-Bourg - rte J.-J. Rigaud - constr. log.
PLQ	29’709	Genève-Petit-Saconnex - ch. Pré-Cartelier, av. G.-Motta - constr. log. et act.
PLQ	29’713	Genève-Petit-Saconnex - av. Soret, rue Soubeyran - constr. log. et act.
PLQ	29’714	Genève-Petit-Saconnex - rue Edouard-Rod, rue Soubeyran - constr. log. et act.
PLQ	29’716	Versoix - ch. de Pré-Colomb, ch. de Pont-Céard et rte de Suisse - constr. log. et act.
PLQ	29’717	Satigny - rte du Mandement - constr. log.
PLQ	29’719	Vernier - rte de Peney, ch. de Mouille-Galand - constr. act. comm. et/ou admin.
PLQ	29’734	Carouge - rue du Tunnel - constr. log. et act.
PLQ	29’735	Vernier - ch. de l’Echarpine - constr. log. et act. (complément)
PLQ	29’736	Chêne-Bougeries - ch. de Challendin - constr. log. et activ.
PLQ	29’742	Genève-Petit-Saconnex - av. de Châtelaine - constr. log. et act.
PLQ	29’743	Thônex - Communaux d’Ambilly (MICA) - mand. atelier Bonnet, Ar-ter (M. Barthassat) et M. Bendahan architectes; ing.trafic Citec; ing. EDMS; ing. environnement Viridis et Weber et Brönimann, architectes-paysagistes
PLQ	29’744	Lancy - ch. du Bac, ch. Daniel-Ihly (Les Marbriers) - constr. log. et act.
PLQ	29’754	Lancy - ch. du Bac, ch. du Credo (PDQ «Les Marbriers») - constr. log. et act.
PLQ	29’762	Dardagny - «Le Plan du Rhône» (PDQ «Le Plan du Rhône» n° 29436)
PLQ	29’765	Cologny - ch. de la Gradelle - constr. log. et act.
PLQ	29’767	Carouge - rte de Veyrier - constr. équip. public ou activ. et log.
PLQ	29’772	Genève-Petit-Saconnex - av. Riant-Parc, ch. C. Georg - constr. log.

Plans directeurs de zone industrielle

PDZI	29’477	Meyrin, Vernier - ZIBAT - mand. Mayor et Beusch, Trafitec, SD Ingénierie SA et B+C ingénieurs SA
PDZI	29’702	Genève Petit-Saconnex - Plan directeur - rue Kazem-Radjavi - activités industrielles et administratives
PDZI	29’745	Bellevue - zones d’activités de Valavran - mand. ASS architectes; Trafitec ingénieurs conseil; B+C ingénieurs; Hintermann & Weber, ingénieurs environnement

Plans localisés agricole

PLA	29’511	Veyrier - rte des Tournettes, ch. des Diocès, ch. de la Grande-Mer
PLA	29’676	Bernex - ch.des Cornaches, ch. du Pont («Les Ruttets») - constr. serres

Plans de site

Plan de site	29’430	Vernier - Nant des Grebattes, le Rhône, ruisseau Château-Bloch et rte du Bois-des-Frères (Cité du Lignon) - S. Nemec-Piguet et E. Arikok (OPS)
Plan de site	29’479	Cartigny - hameau de la Petite-Grave - Plan de site valant pour partie PLQ n° 29’479

Modifications des limites de zones

MZ	29’152	Vernier - Champ-Bossus (nord-est du ch. Crotte-au-Loup - création d’une zone de jardins familiaux)
MZ	29’144-A	Meyrin, Vernier - Pré-Bois, aéroport - création de trois zones de dév. 3, de quatre zones des bois et forêts, abrogation en partie d’une zone de dév.3 et de deux zones de dév. ind. et art.
MZ	29’360	Perly-Certoux - lieu-dit En Mouraz - création d’une zone 4 B protégée et d’une zone sportive
MZ	29’437	Dardagny - le Plan du Rhône - création d’une zone de bois et forêts, d’une zone de dév. mixte 4 B, d’une zone 4 B et d’une zone de verdure
MZ	29’502	Versoix - ch. de Braille - création d’une zone de dév. 4B affectée à de l’équipement public (voirie), d’une zone ferroviaire et d’une zone des bois et forêts
MZ	29’503	Genève-Petit-Saconnex - av. Trembley - création de deux zones de verdure, d’une zone 3, de deux zones de dév. 3 et d’une zone de dév. 3 affectée à de l’équipement public
MZ	29’506	Grand-Saconnex - Morillon-parc - création d’une zone de dév. 3 et d’une zone de dév. 4 A
MZ	29’534	Chêne-Bourg, Thônex - création d’une zone de dév. 3
MZ	29’537	Genève-Petit-Saconnex - Les Charmilles (parc Hentsch) - création d’une zone de dév. 3, d’une troisième zone, d’une zone de verdure et abrogation d’une zone de dév. 3
MZ	29’538	Cologny - rte de la Capite - création d’une zone 5 dans laquelle les activités administratives peuvent être autorisées
MZ	29’542	Meinier - hameau de Corsinge (plan de site n° 29’541 pour info) - création d’une zone de hameaux
MZ	29’544	Meinier - hameau d’Essert (plan de site n° 29’543 pour info) - création d’une zone de hameaux
MZ	29’560	Lancy - Pont-Rouge - création d’une zone de dév. 3, d’une zone ferroviaire et d’une zone 2
MZ	29’561	Genève-Eaux-Vives - gare des Eaux-Vives (PDQ) - création d’une zone de développement 3 et création d’une zone de verdure
MZ	29’562	Chêne-Bourg (halte CEVA) - av. de Bel-Air, ch. de la Mousse, ch. de la Gravière - création d’une zone de dév. 2 et d’une zone de dév. 3
MZ	29’563	Carouge - ch. de Pinchat, ch. Vert - création d’une zone de dév. affectée à de l’équipement public et d’une zone de bois et forêts

MZ	29’567	Veyrier - rte de Veyrier, ch. des Beaux-Champs (Vessy) - création d’une zone de dév. 3 et de trois zones des bois et forêts
MZ	29’568	Meyrin - ch. des Sapins, Riant-Bosquet et Terroux (Cointrin-Est) - création d’une zone de dév. 3
MZ	29’570	Hermance - ch. des Glerrets - création d’une zone des bois et forêts et d’une zone 4 B prot. affectée à de l’équip. public
MZ	29’579	Collonge-Bellerive - ch. du Pré-d’Orsat - création d’une zone 4 B protégée
MZ	29’580	Bellevue - ch. des Tuilots - création d’une zone de développement 4 B
MZ	29’582	Meyrin, Vernier - ZIBAT - création d’une zone de dév. ind. et art. (ZDIA)
MZ	29’585	Bellevue - ch. de la Chênaie - création d’une zone de dév. 4 B
MZ	29’587	Puplinge - Champ-Dollon - création d’une zone 4A affectée à de l’équip. public et création d’une zone des bois et forêts
MZ	29’593	Chêne-Bougeries - ch. de Challendin - création d’une zone de dév. 3 principalement destinée à du log.
MZ	29’649	Russin - manège de la Chaumaz - création d’une zone sportive destinée à de l’équitation
MZ	29’650	Genève-Petit-Saconnex, Grand-Saconnex, Pregny-Chambésy (site central des OI) - création de zones diverses et abrogation d’une zone de dév. 4B
MZ	29’651	Carouge - rue du Tunnel - création d’une zone de bois et forêts et d’une zone de dév. 3 et abrogation d’une zone de dév. 3
MZ	29’653	Bernex - village d’Aigues-Vertes - création d’une zone 4 B et création de trois zones agricoles
MZ	29’658	Bardonnex - la Planche - création d’une zone de dév. 3 affectée à une aire autoroutière de ravitaillement, d’une zone de dév. 3 affectée à de l’équip. public (plateforme douanière) et création d’une zone de verdure au lieu-dit La Planche
MZ	29’659	Genève-Petit-Saconnex - Sécheron - création d’une zone de dév. 3 affectée à de l’équip. public (P+R)
MZ	29’660	Genève-Petit-Saconnex - rue Kazem-Radjavi (Sécheron) - création d’une ZIA pouvant également être affectée à un parking destiné aux usagers de bâtiments administratifs
MZ	29’661	Grand-Saconnex - Le Marais - création d’une zone de verdure et de deux zones bois et forêts
MZ	29’664	Grand-Saconnex - ch. Riant Bosquet, ch du Jonc - création d’une zone de dév. 3
MZ	29’668	Carouge, Genève-Plainpalais, Lancy - PAV - création d’une zone 2 et de diverses zones de dév. 2
MZ	29’672	Vandœuvres - rte de Meinier - création d’une zone 4 B
MZ	29’673	Bernex - Cressy-Molliers - création d’une zone de dév. 4 B
MZ	29’682	Lancy - ch. de l’Ancien-Puits - création d’une zone de dév. 3
MZ	29’686	Presinge - rte de la Louvière - création d’une zone 4 B protégée
MZ	29’689	Genève-Petit-Saconnex - rue K.-Radjavi (P+R Sécheron) - création d’une zone 2 et d’une zone 2 affectée à des activités mixtes
MZ	29’691	Genève-Petit-Saconnex (extension du centre William Rappard) - création d’une zone 3 (modifiant le plan n° 28’122, annexé à la loi sur la protection générale des rives du lac)
MZ	29’693	Satigny, Vernier - lieu-dit à la Tuilière - création d’une zone de dév. ind. et art. (ZDIA) et de trois zones de verdure
MZ	29’695	Chêne-Bourg, Thônex, Vandoeuvres - lieu-dit « Belle-Idée » - création d’une zone de dév. 3 affectée à de l’équipement public, d’une zone sportive, d’une zone agricole et d’une zone des bois et forêts
MZ	29’698	Onex - ch. de la Dode - création d’une zone de dév. 4 B
MZ	29’699	Chêne-Bougeries - rte de J.-J. Rigaud - création d’une zone de dév. 4A
MZ	29’700	Choulex - ch. du Chambet - création d’une zone sportive
MZ	29’703	Plan-les-Ouates - rte de Saint-Julien, ch. des Vuattes - création d’une zone de dév. 3
MZ	29’704	Lancy - rte de la Chapelle, ch. du Trèfle-Blanc (lieu-dit «Trèfle-Blanc») - création d’une zone de développement 3
MZ	29’706	Genthod- ch des Chênes - création d’une zone de développement 4B affectée à de l’équipement public (équipement de voirie et dépôt pompiers)
MZ	29’707	Vernier - rte de Peney - création d’une zone de dév. 4A affectée à des activités artisanales et administratives
MZ	29’708	Collex-Bossy - ch. du Crest-d’Esl, rte de Vireloup - création d’une zone de verdure
MZ	29’710	Versoix - av. de Richelien - création d’une zone sportive
MZ	29’711	Plan-les-Ouates, Confignon (Les Cherpines et Les Charrotons) - création de zones diverses

MZ	29’712	Carouge, Genève-Plainpalais, Lancy - Praille-Acacias-Vernets (PAV) - projet de loi et création d’une zone 2, d’une zone de dév. 2, d’une zone de dév. 2 affectée à des activités mixtes, et d’une zone de dév. 2 affectée à de l’équipement public
MZ	29’712-A	Genève-Plainpalais, Lancy, Carouge (PAV) - création d’une zone 2, de diverses zones de dév. 2, d’une zone de verdure et d’une zone de dév. prioritairement affectée à des activités mixtes
MZ	29’722	Veyrier - av. du Grand-Salève - création d’une zone de développement affectée principalement à de l’équipement public
MZ	29’725	Bernex (PAC Bernex-Est) - création d’une zone de dév. 3, création d’une zone de dév. industrielle et artisanale
MZ	29’727	Collonge-Bellerive - rte d’Hermance - création d’une zone 4 B
MZ	29’728	Plan-les-Ouates - lieu-dit Le Sapay et Le Trembley (PAC La Chapelle-Les Sciers) - création d’une zone de dév. 3, d’une zone de jardins familiaux, d’une zone de bois et forêts et d’une zone de verdure
MZ	29’730	Vernier - rte de Peney, ch. de la Petite-Garenne (lieu-dit Crotte-au-Loup) - création d’une zone de dév. industriel et artisanal et création d’une zone des bois et forêts
MZ	29’733	Chêne-Bourg - av. de Mirany - création d’une zone sportive (PDQ de Belle-Idée)
MZ	29’737	Onex - La Genévrière - création d’une zone de développement 4 A
MZ	29’738	Veyrier - rte de Vessy (lieu-dit «Les Grands-Esserts») - création d’une zone de développement 3 et création d’une zone des bois et forêts
MZ	29’740	Genève-Petit-Saconnex - parc Geisendorf - création d’une zone de développement 3 affectée à de l’équipement public et d’une zone de verdure
MZ	29’741	Carouge - lieu-dit «Les Moraines» - création d’une zone 3 de développement
MZ	29’752	Vernier - rte de Montfleury - création d’une zone de développement industrielle et artisanale
MZ	29’753	Vernier - Mouille-Galland/Crotte-au-Loup - création d’une zone de dév. ind. et artisanal et création d’une zone de dév.4 A affectée à des activités sans nuisances
MZ	29’755	Chêne-Bougeries - rte de Malagnou, ch. de la Paumière - création d’une zone de développement 3
MZ	29’757	Bellevue - ch. des Châtats (Valavran) - création d’une zone de développement industriel et artisanal
MZ	29’759	Lancy - rte du Grand-Lancy - création d’une zone 4 B protégée
MZ	29’760	Pregny-Chambésy - La Malvande - création d’une zone 4 A destinée à un établissement hôtelier, à des activités administratives et à de l’habitat
MZ	29’763	Genève-Petit-Saconnex - av. de Trembley - création d’une zone de dév. 3, d’une zone de dév. 3 affectée à de l’équipement public et d’une zone de bois et forêts
MZ	29’779	Versoix - rte de Suisse, ch. I. Machard - création d’une zone de dév. 4 A (modif. périmètre protection générale des rives du lac)

Etudes d’aménagement

Etude aménag.	Agglomération - Étude Metron «Inventaire de base, premières études en vue de l’élaboration progressive d’une politique publique de développement économique (PPDE) franco-valdo-genevoise (PA)»
Etude aménag.	Agglomération - Projet d’agglomération - N. Surchat-Vial (PDCR)
Etude aménag.	Agglomération - Projet de la Voie Verte de l’Agglomération (VVA) - mand. Hüsler/Amphoux
Etude aménag.	Canton - Carte officielle des cours d’eaux genevois - A.-M. Huismans (DomEau) (DT)
Etude aménag.	Canton - Programme de mesures Secteurs exposés au bruit de l’aéroport - SIT
Etude aménag.	Canton - Projet TCOB (tram Cornavin-Onex-Bernex)
Etude aménag.	Bellevue - Étude de faisabilité densification zone 5 villas - ch. de la Chênaie, ch. des Tuileries - constr. log. (SePA)
Etude aménag.	Bellevue - Étude d’une image directrice d’aménagement du Champ-du-Château - mand. J.-J. Oberson
Etude aménag.	Bernex, Confignon - Renaturation Plaine de l’Aire - mand. ADR et G. Descombes
Etude aménag.	Carouge - Étude de mises au point rectificatives préalable à la modification du PLQ n° 28’566 (Grange-Collomb - Battelle) - mand. J.-J. Oberson

Etude aménag.	Carouge - Image directrice du périmètre Vibert-Grosselin-St-Julien-voies ferrées FTI (PAV) - mand. Aeby-Perneger
Etude aménag.	Carouge - Projet de plan guide des quartiers Est de Carouge (modif. PDCom de Carouge) - mand. Bassi/Carella
Etude aménag.	Carouge, Genève, Lancy - Étude «Espaces publics et mobilité» (PAV) - mand. AWP (agence de reconfiguration territoriale, M. Armengaud)
Etude aménag.	Carouge, Genève, Lancy - Praille-Acacias-Vernets (PAV) - mand. Ernst Niklaus Fausch; pilote projet P. Moeschinger (dir. FTI)
Etude aménag.	Carouge, Genève, Lancy - Rapport «La Ville en Arve (PAV)» et de la MZ n° 29'668 - création d'une zone ordinaire 2 et création d'une zone de dév. 2 - B. Vasiljevic-Menoud (DGAT)
Etude aménag.	Chêne-Bougeries - Étude de faisabilité - ch. de la Montagne - SePA (DT)
Etude aménag.	Chêne-Bougeries - Étude de faisabilité, surélévation des immeubles ch. de la Montagne (96 à 134) - mand. SSR (Scaler, Satorre et Renaud)
Etude aménag.	Chêne-Bougeries, Cologny - Étude des rues et des espaces publics (PAC Frontenex-La Tulette) - mandataires B. Manzoni et S. Schmidig
Etude aménag.	Chêne-Bourg - station Chêne-Bourg (SOVACB) - mand. M.-P. Mayor- C. Beusch- A. Frei
Etude aménag.	Collex-Bossy - Projet de la zone industrielle de Cointrin-nord, nouvelle ZI pour Genève - C. Pictet
Etude aménag.	Cologny - Étude de faisabilité - collège de Frontenex (PAC Frontenex-La Tulette) - mand. P. Bonhôte et J. Zapata
Etude aménag.	Dardagny - projet d'aménagement des espaces publics « Le Plan du Rhône » (PDQ « Le Plan du Rhône » n°29436) - mand. Triporteur (G. Grosjean)
Etude aménag.	Dardagny - Rapport de synthèse - « Le Plan du Rhône » - « Avant-projet de renaturation et d'aménagement des espaces ouverts », avec les fiches de mesures impératives (PLQ n° 29'762) - mand. Triporteur architectes - urbanistes ; Viridis, ingénieurs-environnement ; EDMS ingénieurs
Etude aménag.	Genève - Rapport d'avant-projet de plage des Eaux-Vives et de l'étude préliminaire Rade de Genève, nouveaux accès au lac - mand. arch. ADR et ing. EDMS; du rapport sur le réaménagement du quai marchand des Eaux-Vives/quai Gustave-Ador - Y. Duffey (DGNP) - et du rapport au CE concernant le projet d'agrandissement du port de la Société Nautique de Genève- pilotage du dossier : A. Wisard (DGEau)
Etude aménag.	Genève-Eaux-Vives - Étude de faisabilité - av. Dumas - constr. log. - mand. J-N. Genet
Etude aménag.	Genève-Petit-Saconnex - Étude directrice «av. de Châtelaine» - G. Ronconi (PDLGP)
Etude aménag.	Genève-Petit-Saconnex - Projet dit «Campus de la Paix» - M. Kleiber, représentant de l'IHEID, M. Ott (lauréat du concours), Lacroix et Chessex (résidence des étudiants) et M. Cochard (bureau Tekhne)
Etude aménag.	Genève-Plainpalais - Étude Praille-Acacias, diagnostic et schéma d'organisation spatiale - G. Doesseger (SU) (VdG)
Etude aménag.	Genève-Plainpalais - Projets et image directrice site Artamis - I. Charollais et G. Doesseger (VdG)
Etude aménag.	Lancy - Étude d'aménagement PDQ Les Marbriers - mand. J.-J. Oberson
Etude aménag.	Lancy - SOVALP - M. Y. Jacot (CFF) (chef de projet) et mand. BRS architectes
Etude aménag.	Meyrin - Projet de cahier des charges pour l'aménagement des espaces extérieurs (PLQ n° 29'662 et n° 29'663) - mand. Urbaplan
Etude aménag.	Onex - Étude de faisabilité - ch. de la Genévrière - SePA (DAT)
Etude aménag.	Plan-les-Ouates, Confignon - Étude de faisabilité «Aménagement de la Plaine de l'Aire, secteur des Cherpines - mand. Triporteur (G. Grosjean)
Etude aménag.	Pregny-Chambésy - av. Appia - Lignes directrices du Cours des Nobel en relation avec la DR n°18'107 - constr. mission permanente république d'Indonésie - mand. P. Magnin (demande de complément) - M. Bonnot (PDCR)
Etude aménag.	Veyrier - Étude de faisabilité - Val d'Arve- rte de Vessy - constr. log. arch. W. Schmidt

Plans directeurs communaux

PDCom	Aire-la-Ville - mand. architectes-urbanistes Urbaplan (M. Weil), RR&A (ingénieurs transports), Viridis (milieux naturels et agriculture)
PDCom	Avully - mand. Urbaplan - RR&A - In Situ Vivo - Equiterre
PDCom	Bardonnex - mand. Mayor-Frei
PDCom	Bernex - arch.-urbanistes, Manzoni-Schmidig; dév. et transport, MRS ; ing. environnement, Viridis
PDCom	Carouge - mand. ORU
PDCom	Carouge - mand. Urbaplan (M. Weil) et RR&A (ingénieurs transports)
PDCom	Chancy - mand. arch. Urbaplan (M. Weil); ing. trafic Citec et ing. environnement Viridis
PDCom	Chêne-Bourg - mand. Atelier Nou, architectes-urbanistes ; Citec, ingénieurs ; eco 21, biologistes-écologues
PDCom	Collex-Bossy - mand. A. Ortis et S. Robyr
PDCom	Corsier - mand. BMSS (Manzoni-Schmidig)
PDCom	Genthod - mand. Ortis-Robyr
PDCom	Hermance - mand. DLV (Dulong, Larghi et Vasey)
PDCom	Jussy - mand. P. Tanari
PDCom	Lancy - mand. D. Golchan et D. Dubois-Ferrière (Acau)
PDCom	Meyrin - mand. Triporteur
PDCom	Plan-les-Ouates - mand. arch. Ortis/Robyr; mand. env. ECO21; mand. mob. RGR
PDCom	Pregny-Chambésy - mand. C. Delarue (ASS)
PDCom	Presinge «Le nouveau village» - mand. Baillif- Loponte et M-P. Mayor (assist.)
PDCom	Presinge «Le nouveau village»(complément) - mand. Baillif-Loponte et M-P. Mayor (assist.)
PDCom	Puplinge - mand. hybriDéEs et MIDarchitectures
PDCom	Satigny - mand. Urbaplan (M. Weil), RR&A (ingénieurs transports), Viridis (milieux naturels et agriculture)
PDCom	Thônex - mand. A. Ortis et S. Robyr
PDCom	Thônex - mand. architectes : A. Ortis//S. Robyr et ASS; ingénieurs : B+C Ingénieurs SA et Trafitec Ingénieurs Conseils SA (préavis)
PDCom	Vernier - mand. Urbaplan (M. Weil), RR&A (ingénieurs transports)
PDCom	Veyrier - mand. Bugna et Barro
PDCom	Ville de Genève - projet cahier des charges - I. Charollais et M. J. Wiedmer-Dozio (VdG)
PDCom	Ville de Genève - avant-projet - M.-J. Wiedmer-Dozio et P. Chappuis (VdG)
PDCom	Ville de Genève - « Genève 2020, renouvellement durable d'une ville-centre » - mand. Permis de construire (R. Quincerot), Urbaplan (M. Weil) et P. Chappuis (VdG)

Plans directeurs de chemins pour piétons

PDCP	Aire-la-Ville - mand. architectes-urbanistes Urbaplan et ingénieurs en environnement Viridis
PDCP	Anières - mand. arch. urb. M-P. Mayor; ing. Citec
PDCP	Avully - mand. Urbaplan - RR&A - In Situ Vivo - Equiterre
PDCP	Carouge - mand. Urbaplan (M. Weil)
PDCP	Chancy - mand. arch. Urbaplan (M. Weil); ing. trafic Citec et ing. environnement Viridis
PDCP	Chêne-Bourg et Thônex - mand. Urbaplan
PDCP	Cologny - mand. A. Etienne, architecte-paysagiste; gm, T technique
PDCP	Corsier - mand. BMSS (Manzoni-Schmidig)
PDCP	Lancy - mand. D. Golchan et D. Dubois-Ferrière (Acau)
PDCP	Pregny-Chambésy - mand. C. Delarue (ASS)
PDCP	Puplinge - mand. MID architecture (M. Zimermann)
PDCP	Satigny - mand. Urbaplan (M. Weil)
PDCP	Vernier - mand. Urbaplan

Plans directeurs de quartier

PDQ	29’520	Genève - PAC Eaux-Vives (SOVAGEV) - mand. ADR
PDQ	29’520	Genève-Eaux-Vives - gare des Eaux-Vives (SOVAGEV) - mand. ADR
PDQ	29’524	Lancy -»Les Semailles» - mand. arch.-urb. Spitsas et Zanghi; arch.-pays. Oxalis; ing. Citec
PDQ	29’527	Carouge - Fontenette - mand. Aeby-Perneger
PDQ	29’655	Chêne-Bourg, Thônex - site de Belle-Idée - mand. hybrIDéEs & MIDarchitecture
PDQ	29’677	Thônex - PDQ MICA (horizon 15 ans) avec charte Nature, paysage et gestion des eaux de surface, cahier des charges des pièces urbaines, avant-projet mail central - mand. Aapu (Nemec-Archambault); Weber+Brönniman, DNP et OCM
PDQ	29’724	Bernex, Confignon - Bernex-Est - mand. Mayor, Beusch et Frei, architectes-urbanistes; Citec, ingénieurs transport; In Situ, ingénieurs environnement
PDQ	29’298-A	Lancy, Plan-les-Ouates - La Chapelle-Les Sciers - modifications - mand. X. Fischer - B. Beurret (SPDC) et F. Wuest (SEPI)

Avant-projets

Avant-projet	Bernex (PAC Bernex-Est) - avant-projet PDQ 29’724 - mand. Mayor-Beusch
Avant-projet	Carouge - périmètre PAV - rue Baylon - mand. Aeby-Perneger
Avant-projet	Carouge - rue St-Nicolas-le-Vieux - surélév. et transfo. log. et activités - mand. Groupe 8 architectes associés
Avant-projet	Cologny - La Tulette (initiative communale PLQ 29’571) - constr. log
Avant-projet	Genève-Eaux-Vives - rte de Chêne (Les Allières) avant-projet (VdG) (DR n° 18’180 et DR n° 18’172, constr. log. et act.) - mand. Bassi/Carella
Avant-projet	Genève-Petit-Saconnex - av. Devin-du-Village - création attique et constr. log. (DP 18’062) - mand. P. Broennimann
Avant-projet	Genève-Petit-Saconnex - parc des Cropettes - salle de gymnastique (école des Cropettes) - service architecture (VdG)
Avant-projet	Genève-Petit-Saconnex - rue Grand-Pré, ch. Chandieu - modification du PLQ n° 28’748
Avant-projet	Meyrin - avant-projet (modif. PLQ n° 28’746) - av. Besson, Vaudagne et Boudines - constr. log. - mand. C. Bronzino
Avant-projet	Vernier - réaménagement du site 115 rte de Vernier - mand. LRS et VdG (V. Kempf)

Projets de loi

Projet de loi	Loi modifiant la loi sur les constructions et installations diverses (PL 10’008 - LCI - L 5 05) et du rapport «Un projet pour Genève: mise en valeur du potentiel de surélévation d’immeubles (mise en place d’un secteur-test)» - M. Chobaz (OAC) et M. Mathez (OAC)
Projet de loi	Modification du règlement sur les commissions d’urbanisme et d’architecture

Divers

Divers	Problématique de l’assainissement du bruit routier (état d’avancement des études et des procédures) - M. Haegler (dir. Génie civil)
Divers	Problématique du logement social - M. Bürgisser (directeur de la DLO) (DCTI)

Abréviations / sigles

APA	Autorisation par procédure accélérée
B+R	Bike and Ride: stationnement collectifs de vélos
CAT	Commission consultative cantonale pour l'aménagement du territoire
CEVA	Liaison ferroviaire Cornavin - Eaux-Vives – Annemasse
CMNS	Commission des monuments, de la nature et des sites
CRFG	Comité régional franco-valdo-genevois
CRR	Centre de recherche et de rénovation urbaine
CU	Commission d'urbanisme
DAEL	Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement (législature 1998-2005)
DCTI	Département des constructions et des technologies de l'information
DD	Demande définitive d'autorisation de construire
DGAT	Direction générale de l'aménagement du territoire
DGEau	Direction générale de l'eau
DGM	Direction générale de la mobilité
DGNP	Direction générale de la nature et des paysages
DIM	Département de l'intérieur et de la mobilité
DP	Demande préalable d'autorisation de construire
DR	Demande de renseignements
DT	Département du territoire (législature 2006-2009)
DTP	Département des travaux publics
FAI	Fédération des associations d'architectes et ingénieurs
FAS	Fédération des architectes suisses
FSU	Fédération suisse des urbanistes
FTI	Fondation pour les terrains industriels de Genève
IAUG	Institut d'architecture de l'Université de Genève
IFF	Installation à forte fréquentation
IUS	Indice d'utilisation du sol
LaLAT	Loi d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire
LAT	Loi fédérale sur l'aménagement du territoire
LCI	Loi sur les constructions et installations diverses
LUP	Logement d'utilité publique
MICA	Mon Idée-Communaux d'Ambilly
MZ	Modification de zone
OAC	Office des autorisations de construire
OLO	Office du logement
OPS	Office du patrimoine et des sites
PA	Projet de l'agglomération franco-valdo-genevoise
PAC	Périmètre d'aménagement coordonné
PACA	Périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération
PAR	Direction des plans d'affectation et requêtes
PAV	Projet Praille-Acacias-Vernets
PDCn	Plan directeur cantonal
PDCom	Plan directeur communal
PDCP	Plan directeur des chemins pour piétons
PDCR	Direction de la planification directrice cantonale et régionale
PDL	Plan directeur localisé
PDLGP	Direction de la planification directrice localisée et de mise en œuvre des grands projets
PDQ	Plan directeur de quartier
PDZI	Plan directeur de zone industrielle
PLA	Plan localisé agricole
PLCP	Plan localisé de chemin pédestre
PLQ	Plan localisé de quartier
PUS	Plan d'utilisation du sol
SBP	Surface brute de plancher
SIA	Société suisse des ingénieurs et des architectes
SITG	Système d'information du territoire genevois
SMS	Service des monuments et des sites
SOVACB	Société simple de valorisation des terrains en gare de Chêne-Bourg
SOVAGEV	Société simple de valorisation des terrains en gare des Eaux-Vives

SOVALP	Société simple de valorisation des terrains à Genève La Praille
TC	Transports collectifs
TCMC	Tram Cornavin Meyrin CERN
TCOB	Tram Cornavin Onex Bernex
TER	Transport express régional (ou RER Réseau express régional)
TI	Transports individuels
TP	Transports publics
TPG	Transports publics genevois
VDG	Ville de Genève
ZAS	Zone agricole spéciale
ZDIA	Zone de développement industriel et artisanal
ZIBAT	Zone industrielle des Batailles
ZIMEYSA	Zone industrielle Meyrin-Satigny

urbanisme

Douzième compte rendu de la Commission d'urbanisme

Genève 2006 | 2009

REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

Département des constructions et des technologies de l'information
Direction générale de l'aménagement du territoire
Rue David-Dufour 5 • Case postale 224 • 1211 Genève 8
Tél. +41 (22) 546 73 80 • Fax +41 (22) 546 73 80 • www.ge.ch/amenagement

Papier recyclé

Table des matières

Préface 04

Introduction 05

Chapitre 1
Structurer l'agglomération transfrontalière 13

Chapitre 2 27
Les gares moteur de renouvellement urbain multipolaire

Chapitre 3 43
Maillage vert et bleu :
l'eau comme vecteur de qualité paysagère et urbaine

Chapitre 4 59
Maillage viaire : penser et construire la voie publique

Chapitre 5 75
Améliorer la dimension sociale et écologique de la ville : politique de l'habitat

Chapitre 6 91
Ouvrir la boîte à outils de l'aménagement

Chapitre 7 109
Construire une vision partagée pour le quartier Praille-Acacias-Vernets

Annexes 127

Conception graphique : **ASSEMBLAGE**, COLLECTIF D'ARTS APPLIQUÉS / impression : IMPRIMERIE GENEVOISE SA