

Le projet d'agglomération franco-valdo-genevois

Genève – Région à la dimension franco-suisse

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

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

Elaboré avec les représentants de 18 collectivités publiques, le projet est assorti d'une Charte d'engagement. La dynamique ainsi engagée contribue fortement à relancer une nouvelle culture commune transfrontalière. Cette initiative répond à la volonté de donner vie à une agglomération franco-suisse à la mesure des solidarités qui unissent le canton de Genève, le District de Nyon dans le canton de Vaud et les territoires voisins des départements français de l'Ain et de la Haute-Savoie dans la Région Rhône-Alpes. Le défi est particulièrement exigeant: il implique plus de 200 communes suisses et françaises, 2 cantons suisses, 2 départements français, 1 région française et 2 pays. Avec ses élus et ses administrations, la société civile est mobilisée pour identifier les enjeux et construire un projet qui intègre urbanisation, mobilité, logement, économie formation, environnement, agriculture, santé, politique sociale et culture. Cette agglomération compte plus de 60 000 travailleurs transfrontaliers et près de 800 000 habitants.

Les trois quarts des 400 000 emplois actuels sont situés dans le canton de Genève. Pour construire ensemble un développement durable et partager la maîtrise de l'évolution territoriale, un «schéma d'agglomération» associe étroitement urbanisation, transports, environnement et paysage.

Le concept définit l'élaboration d'une agglomération urbaine compacte, multipolaire et verte. Il met en place les bases pour un développement équilibré pour accueillir 200 000 habitants et 100 000 emplois supplémentaires, à l'horizon 2030.

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

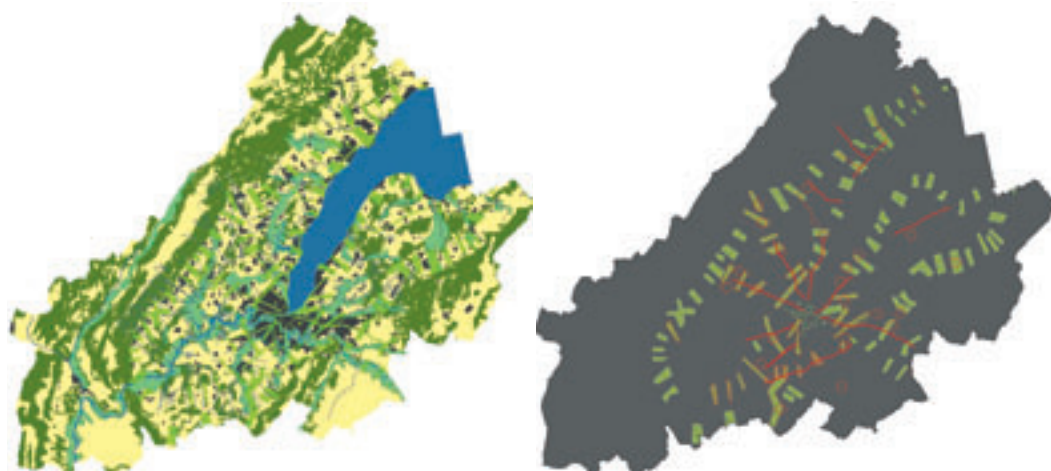


Schéma d'agglomération – plan paysage (hydrographie, espaces naturels et agricoles) du projet d'agglomération franco-valdo-genevois (à gauche). Carte de la transformation, points de frottement, césures vertes et requalification des espaces publics des axes (à droite). (dessins atelier ar-ter)

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

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

Bassin de vie et politique de services

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

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

Traverser les échelles par le paysage

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

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

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



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

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



ment SIA 143 sur les mandats d'étude parallèles). Les programmes ont attiré 24 équipes internationales (Suisse, France, Hollande) et pluridisciplinaires.

À chaque phase de l'étude test, les propositions sont discutées par des tables rondes ouvertes aux élus, à la société civile, qui réunissent chaque fois plus d'une centaine de personnes. Chaque étude test se conclut par une présentation et une exposition publiques. Les études des Lignes directrices font l'objet de démarches plus classiques. Elles permettent de confronter les propositions du Projet d'agglomération aux planifications régionales antérieures et en cours, et d'identifier les adaptations nécessaires.

Parallèlement, des études thématiques approfondissent des enjeux clés à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération: l'agriculture, les corridors biologiques, les matériaux, l'énergie, les installations à forte fréquentation, les grands équipements d'intérêt d'agglomération, le stationnement, le transport de marchandises, le paysage, le logement et le foncier ainsi que les pôles de développement économique.

2012: Le développement du projet d'agglomération II

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

l'adaptation de plusieurs plans de développement engagés, etc. La suite du projet devrait se poursuivre par:

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

Une démarche novatrice, transfrontalière

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

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

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

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