

# GVA\_UC

UNE CONSTITUTION URBAINE POUR GENÈVE

## **TABLE DES MATIÈRES**

AUTEURS	2
INTRODUCTION	5
APPRENDRE DES ÉTUDES DE CAS	7
GENÈVE AUJOURD'HUI ET DEMAIN	12
PROPOSITIONS GÉNÉRALES	14
ÉCONOMIE	16
DÉVELOPPEMENT URBAIN	17
ENVIRONNEMENT	18
TRANSPORT	19
HABITAT	20
GVA_UC CARTE STRATÉGIQUE	24
ZONE 1 «UNE NOUVELLE GENÈVE-VILLE»	26
ZONE 2 «GENÈVE INTERNATIONALE»	32
ZONE 3 «RIVIÈRES URBAINES»	38
ZONE 4 «MÉTROPOLE POLYCENTRIQUE»	44
BIBLIOGRAPHIE	55

## **AUTEURS**

### **lapa**

Le Laboratoire de la production d'architecture (lapa), fondé en 2005 par le Professeur Harry Gugger, est un laboratoire de recherche et de design au sein de la faculté d'architecture de l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL).

### **Enseignants :**

Harry Gugger, professeur  
Simon Chessex, 1<sup>er</sup> assistant  
Ralph Blättler, assistant  
Tarramo Broennimann, assistant  
Russell Loveridge, doctorant  
Antoine Robert-Grandpierre, assistant

### **Etudiants :**

Sara Albrizzi  
Cécile Aubecq  
Cristina Bellini  
Laura Blosser  
Florence Boulenger  
Miya Buxton  
Lluís Ginjaume Gratacós  
Joana Croft de Moura Drummond Dantas  
Yannick Fernandez  
Sandrine Goneau  
Claudia Jäkel  
Shin Koseki  
Dany Maroonian  
Vincent Millet  
Sonia Gaviota Motta-Gutierrez  
Isabelle Nour  
Carine Pimenta  
Stefanie Reinke  
Franca Riva  
Telmo Roriz  
Cyril Royez-Reussner  
Antoine Segalov  
João Silva Cepeda  
Jérémie Waechter  
Marlis Zimmermann

### **Collaboration interlaboratoires / EPFL :**

REME : laboratoire de recherches en économie et management de l'environnement  
Philippe Thalmann, professeur

CHÔROS : laboratoire de recherche fondamentale sur l'espace des sociétés et l'expertise opérationnelle en aménagement, tant en urbanisme qu'en développement territorial  
Martin Schuler, professeur  
Monique Ruzicka-Rossier, chargée de cours

LASUR : laboratoire de sociologie urbaine  
Vincent Kaufmann, professeur

LITEP : laboratoire d'intermodalité des transports et de planification  
Dr Panos Tzieropoulos, professeur  
Mme Susanna Limão, doctorante

LASIG : laboratoire de systèmes d'information géographique  
François Golay, professeur  
Nicolas Lachance-Bernard, doctorant

### **Intervenants extérieurs :**

Charles Pictet, architecte, Genève  
Marcel Meili, architecte, Zurich,  
Bruno Vayssière, directeur de la Fondation Braillard, Genève





## **INTRODUCTION**

Ce document est la Constitution Urbaine pour Genève formulée par le lapa. Cette Constitution Urbaine consiste en une série de règles urbaines proposant un scénario pour la planification de plusieurs modèles de développement dans le Canton de Genève. Par conséquent, il ne s'agit ni d'un plan directeur ni du cadre d'une politique. Il s'agit plutôt d'une synthèse du milieu contextuel de Genève (problématiques et acteurs) canalisée dans une stratégie conceptuelle et visionnaire pour un aménagement territorial et une restructuration urbaine durable. L'intention de cette Constitution Urbaine est d'influencer le débat politique sur les possibilités de développement de Genève et de sa région dans les 25 prochaines années, voire au-delà.

Le choix de Genève comme sujet de recherche émane d'une requête directe de la Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG) qui souhaitait obtenir une étude permettant d'envisager la planification du futur de Genève, sous la forme d'un guide idéal pour l'aménagement de son territoire. La question sous-jacente est de chercher à savoir comment guider le développement de Genève, pour maintenir, voire accroître, le niveau de prospérité actuel de la population. Cette question appelle toutes sortes de réflexions qui touchent aux conditions-cadres, comprenant particulièrement le domaine de l'aménagement du territoire au sens large : urbanisme, logement, affectation des zones, qualité de l'habitat, organisation spatiale des activités sociales et économiques, gestion du territoire, etc.

La Constitution Urbaine base ses propositions sur la problématique de l'avenir de Genève à l'horizon des 25 prochaines années, prenant en compte, entre autres choses : les besoins en infrastructures (routes, tunnels, ponts, transports publics), la croissance démographique, le défi de la protection de l'environnement, en particulier par rapport à la demande accrue en mobilité, la question de la densité (lutter contre l'étalement urbain), la croissance économique de la région genevoise, la raréfaction des terrains attribués à l'industrie, la question de la mixité fonctionnelle (logement et activités), les grands projets en cours (traversée du lac, CEVA, Masterplan PAV, Projet d'agglomération franco-valdo-genevois), le statut spécial de Genève en tant que canton-ville, etc.

La Constitution Urbaine cherche à démontrer qu'il est possible de réinventer Genève après 25 ans de blocage et d'inaction dans le champ du développement urbain. Genève détient vraisemblablement le triste record mondial de pénurie de logements et certains indicateurs montrent une perte d'attractivité au niveau international. Aussi, le temps est désormais venu pour engager une action concertée et basée sur une vision partagée, afin de faire renaître l'espoir qu'il peut exister un développement urbain équitable et durable, avec des réelles possibilités de réinventer Genève.

La Constitution Urbaine propose à la fois une réflexion sur la ville comme elle est et comme elle pourrait être dans le futur en fonction des projections démographiques

faites par l'OCSTAT. Ces chiffres ont été croisés avec ceux du Projet d'agglomération et testés par le lapa qui les considère comme réalistes. En considérant que 100'000 nouveaux habitants sont appelés à s'établir dans le Canton de Genève (200'000 au total pour la région franco-valdo-genevoise), la Constitution Urbaine formule des propositions pour l'implantation de ces nouvelles unités de logement.

Comme le logement est une composante principale de toutes villes, son intégration différenciée dans le territoire exigu et varié de Genève est de première importance. Pour cette raison, la méthodologie interdisciplinaire du lapa pour l'analyse et la recherche urbaine a sous-tendu ce processus. Travaillant librement avec les modèles d'urbanisme courants, le discours s'est centré sur les préoccupations de développement durable, puisque celles-ci sont à la base des politiques d'aménagement tant du Projet d'agglomération que des plans directeurs du Canton et de la Ville de Genève. Dans ce contexte, le concept de « ville compacte » rassemble la compacité et la proximité comme moyens directs pour, dans un même élan, optimiser la consommation énergétique et soulager la congestion du trafic routier; inversement, ceci implique une densification combinant une concentration de logements avec l'ensemble des fonctions nécessaires à la vie quotidienne. Ainsi, le but sous-jacent de la Constitution Urbaine consiste à distiller certaines règles comme lignes directrices pour inspirer des interventions intelligentes sur le tissu urbain.

La Constitution Urbaine se positionne comme un complément du Projet d'agglomération qui couvre une superficie de 2'000 km<sup>2</sup>. Elle opère uniquement sur le territoire suisse. Le postulat justifiant cette décision consistait à proposer des stratégies différentes pouvant être mises en œuvre directement par les entités helvétiques.

## **Méthodologie**

Cette Constitution Urbaine a été élaborée sur la base des résultats issus des travaux d'étudiants de l'atelier du lapa pendant l'année académique 2008 – 2009.

Le premier exercice, nommé « études de cas », fut une analyse de quatre villes suisses (Zurich, Bâle, Lucerne et Lugano) selon les thèmes suivants : économie, développement urbain, environnement, transport et habitat. L'objectif de cette approche par études de cas consistait à comprendre comment fonctionne la vie urbaine dans d'autres villes suisses et ainsi à trouver des analogies et divergences avec le cas de Genève, en identifiant également des potentiels et des sources d'inspiration. La prescription d'une méthodologie commune et des exigences de données cohérentes pour les quatre villes ont rendu une comparaison globale possible. Les données ont été formatées de manière à permettre d'abord la compréhension de problèmes communs et spécifiques, ensuite l'identification de défis majeurs et enfin la présentation de portraits cohérents pour chaque thème.

Le second exercice, nommé « Stratégies urbaines », s'est concentré exclusivement sur Genève (canton et ville). Les thèmes étudiés lors des études de cas ont été conservés et développés de manière indépendante. Chaque thème de recherche a été divisés en trois

phases : a) analyse des données statistiques, b) comparaison critique des statistiques officielles et des projections pour les 25 prochaines années, c) formulation des stratégies.

Le troisième exercice, nommé « Constitution Urbaine », a consisté à assembler des stratégies issues de l'exercice précédent tout en les synthétisant en quatre visions stratégiques globales pour le développement futur de Genève ; a/ Genève-Ville, b/ Genève-International, c/ Rivière urbaine, d/ Métropole polycentrique. Ces quatre visions stratégiques peuvent être prises soit pour elles-mêmes, comme des parties, ou bien encore combinées en un tout.

## **APPRENDRE DES ÉTUDES DE CAS**

L'analyse des cas de Zurich, Bâle, Lucerne et Lugano a permis de retenir une série de leçons, dont les huit plus importantes sont décrites ci-dessous. Ces leçons pourraient et devraient être une source d'inspiration pour comprendre comment essayer de résoudre certains problèmes genevois :

### **Zurich**

#### **• Leçon 1 : un réseau de transports publics local et régional unifié et très performant**

La ville et le canton de Zurich ont rapidement identifié le potentiel et les futurs problèmes posés par un bassin de population active toujours plus étendu et toujours plus mobile (l'agglomération zurichoise compte environ 1,5 million d'habitants).

Pour répondre à cette problématique, les autorités zurichoises ont très vite réagi en regroupant les différentes entreprises publiques et privées de transport régional déjà en place - les Chemins de Fer Fédéraux (CFF), Thurbo (filiale des CFF), Sihltal-Zürich-Uetliberg Bahn (SZU), Südostbahn (SOB), Bremgarten-Dietikon Bahn (BD) et Forchbahn (FB) - sous la gestion des CFF, en étroite collaboration avec le ZVV (transport public de la région de Zurich). Le réseau des S-Bahn zurichois est le fruit de ce regroupement. L'ouverture du S-Bahn Zurich eut lieu le 27 mai 1990. Pour réaliser leur nouvelle infrastructure, les Zurichois ont financé eux-même la part initiale de 80%. Contrairement aux cantons romands, ils n'ont pas attendu que la Confédération leur vienne en aide. Les avantages du système de transport public zurichois sont les suivants:

- il s'agit du premier réseau ferré de transport en commun en Suisse par le nombre de voyageurs (331'625 par jour en 2006) ;
- c'est le réseau de S-Bahn le plus étendu de Suisse (380 km de lignes) ;
- il a une fréquence minimale d'un train par demi-heure, mais qui peut aller

- jusqu'à une cadence au quart d'heure sur les tronçons à fréquentation élevée ;
- certains trains s'arrêtent à toutes les stations, d'autres ne s'arrêtent qu'aux gares principales le matin et le soir ;
  - le réseau est totalement unifié. Il est possible de voyager en bus, en tram, en bateau et en S-Bahn avec un seul billet.

Zurich est la seule ville de Suisse à avoir réussi à vraiment augmenter le pourcentage de ses pendulaires empruntant les transports publics. « Si l'on avait voulu faire venir le même nombre de travailleurs par la route, il aurait fallu une autoroute à seize pistes. », explique Dominik Brühwiler, chef de la planification au Zürcher Verkehrsverbund.

### • **Leçon 2 : un urbanisme conceptuel ou de co-conception**

Pour répondre à un monde contemporain en constante mutation, l'administration zurichoise a entrepris, dès 1990, une complète restructuration de ses services d'urbanisme. Sous l'égide de deux architectes et urbanistes, Franz Eberhard et Regula Lüscher, le département d'urbanisme de la ville de Zurich est passé d'un processus hiérarchique à un processus collaboratif inscrit dans un réseau de négociations entre différentes catégories d'acteurs. « La population concernée apporte au projet son savoir et sa légitimité d'usagère de l'espace urbain, les élus leur capacité de débat et de décision liée à leur légitimité démocratique, les architectes et urbanistes leurs savoir et leur légitimité d'experts dans la conception de l'espace urbain. » indiquait Ola Söderström dans le Temps du 5 juin 2007. Ils développent ainsi une nouvelle manière d'aborder le territoire qu'ils nomment Urbanisme Conceptuel (Konzeptioneller Städtebau). Deux points importants sont à retenir :

- Les projets d'urbanisme se développent en concertation, dès leur mise sur pied et durant tout le processus d'élaboration. Tous les intéressés doivent pouvoir participer aux discussions (moyennant des conditions minimales à définir). Des forums réunissant au même endroit et au même moment tous les différents intéressés (investisseurs, architectes et urbanistes, partis politiques, associations, élus, habitants...) permettent d'élaborer ensemble les projets tout en réduisant les risques de recours, une fois le projet abouti.
- La planification porte sur des secteurs clairement délimités. Ils sont développés selon leurs spécificités et les intérêts publics et privés des habitants concernés.

La procédure, suivie de plusieurs itérations, est, elle aussi, intéressante :

1. discussion entre tous les différents acteurs, récolte d'information et définition commune des lignes directrices;
2. planification test, élaboration de plusieurs projets de planification (workshops par différentes équipes de professionnels);
3. choix d'un projet par un jury d'experts;
4. présentation du projet choisi aux groupes de discussion initiaux;
5. nouvelle planification test, nouveau Workshop;
6. et ainsi de suite jusque au plan définitif;

S'en suit la nomination d'un coordinateur-urbaniste responsable de la zone délimitée qui sera en charge de l'évolution du plan toujours sujet à modification.

### • **Leçon 3 : des coopératives de logements et des concours d'architecture**

Fort d'une tradition déjà centenaire, Zurich a toujours su profiter au bon moment de ses nombreuses coopératives de logements. Lorsque la pénurie de logements frappait la population (principalement après les deux Guerres mondiales), les autorités ont fait appel à ces coopératives en les soutenant – que ce soit par la mise à disposition de terrains à bâtir, l'octroi de prêts avantageux ou de cautionnements, ou par un subventionnement ciblé aux logements. Comme partout en Suisse, les coopératives zurichoises s'étaient quelque peu assoupies depuis le boom de l'après-guerre. C'est à partir du début des années 90 que la ville crée une nouvelle émulation au sein des coopératives en mettant à leur disposition des terrains à condition qu'elles organisent des concours d'architecture. Fortement médiatisée, cette pratique a provoqué une véritable réaction en chaîne et a largement stimulé la construction de nouveaux logements de qualité.

Alors qu'en général en Suisse, la part de marché des coopératives de logements est en constante baisse, elle est en plein boom à Zurich où elle atteint environ 20% du marché locatif total (à titre de comparaison cette part de marché est d'environ 5% dans le reste de la Suisse et quasiment nulle à Genève). A Zurich, près de 23% des nouveaux logements mis sur le marché entre 2001 et 2003 sont le fait de coopératives. Les avantages des coopératives de logements sont multiples : en effet, elles permettent d'atteindre des prix de location environ 20% moins chers que les prix du marché puisqu'elles ne visent pas la réalisation de bénéfices. Le principe d'utilité publique auquel elles adhèrent écarte toute spéculation de manière pérenne et garantit un loyer basé sur les coûts réels (terrain + construction + entretien).

L'aide sociale cantonale ou communale nécessaire à la réalisation de tels logements est bien moindre que dans le cas de logements subventionnés traditionnels, car les fonds utilisés pour leurs réalisations proviennent à la fois des membres de la coopérative (5%), d'un fonds de roulement alloué aux associations faitières par la Confédération (8%), de différents fonds de solidarité et autres aides indépendantes des services publics. L'aide qui émanerait des cantons ou des communes se limiterait à la vente de terrain à des prix préférentiels ou à des droits de superficie ou encore à des prêts à taux avantageux. De plus, ces aides ont des effets à long terme, leur efficacité continue à se faire sentir pendant des décennies. Les coopératives relativement anciennes sont généralement assez solides pour financer sans problème de nouveaux logements par leurs propres moyens. Ainsi, le canton de Zurich a pu significativement alléger son budget d'aide sociale tout en proposant toujours plus de logements à bas prix et de qualité.

## **Bâle :**

### **• Leçon 4 : une administration efficace et visionnaire**

Bâle-Ville est un canton comprenant trois communes : Bâle (166'000 hab.), Riehen (21'000 hab.) et Bettingen (1'000 hab.). L'administration cantonale est divisée en sept départements dirigés chacun par un conseiller ou une conseillère d'Etat. Le département présidentiel est responsable de secteurs aussi variés que la culture, les relations extérieures et le marketing, le développement du canton et de la ville, l'égalité des chances ou les statistiques. De plus, son responsable assume les fonctions de représentant vis-à-vis de l'extérieur. Les autres départements sont: le département de la santé (hôpitaux, santé, prévention), le département de l'éducation (éducation, jeunesse, famille, sport), le département de l'économie, des affaires sociales et de l'environnement (économie, aide et assurances sociales, énergie), le département de la justice et de la sûreté (police, justice et prévention), le département des finances (budget et planification financière) et le département des travaux publics et des transports (service des travaux publics, espaces verts, transport).

Dans ce dernier, le service des constructions et de la planification (Hochbau & Planung) est dirigé par un architecte cantonal, M. Fritz Schumacher. Il a sous sa responsabilité 45 fonctionnaires, issus pour la plupart du secteur privé et formant une équipe cohérente, compétente, efficace et visionnaire. Il est intéressant de remarquer qu'à Bâle-Ville, il n'y a qu'une seule administration, contrairement à Genève, où nous trouvons une administration cantonale et une communale, ce qui a pour effet, de compliquer les procédures, de retarder les décisions et d'avoir généralement deux points de vues antagonistes sur ce que devrait être la politique de la ville.

### **• Leçon 5 : un réseau de transports publics transfrontaliers**

Bâle, comme Genève, est une ville frontalière. La fructueuse collaboration avec l'Allemagne et la France a permis de mettre en œuvre la planification d'un réseau de transports transfrontaliers communs. Cela a pour conséquence immédiate que, contrairement à Genève où seul 5% des pendulaires venant de France utilisent les transports publics, à Bâle grâce au réseau performant, 10.9% des pendulaires venant de France utilisent les transports publics et ce chiffre augmente même à 20% pour ceux venant d'Allemagne. Tous les grands projets d'infrastructure (prolongation du tram, train, autoroutes, etc.) se discutent, se négocient et se coordonnent au niveau transrégional. De plus, il est également intéressant de noter qu'en ville de Bâle, 50% des habitants se déplacent à vélo ou à pied, 27% en transports publics et 23% en voiture.

### **• Leçon 6 : la culture de la négociation, de la coordination et des partenariats public-privé**

La ville de Bâle développe une partie de ses grands projets de logements situés dans les zones industrielles reconverties en partenariat avec les différents acteurs de l'économie bâloise (pharmacie, chimie et sciences de la vie). Les sites de production sont déplacés en périphérie de ville et seule la partie administrative reste en ville, ce qui a pour double effet de libérer des surfaces à bâtir conséquentes et de maintenir le siège des entreprises



dans le canton. Ces projets voient le jour grâce à la coopération fructueuse entre l'administration publique et les secteurs privés, et chaque partie y trouve son compte, comme dans le cas de Dreispitz, Erlenmatt et Volta notamment.

## **Lucerne**

### **• Leçon 7 : le City Branding**

C'est par le tourisme que la ville de Lucerne se représente économiquement. Sa parfaite situation en bout de lac et au cœur des montagnes, la beauté de ses paysages et son histoire attirent grand nombre de touristes chaque année. Ainsi, Lucerne se place au même rang que Davos ou Zermatt en termes d'offre d'hôtels. L'impact du tourisme est visible notamment sur la rade, où un fort regroupement d'hôtels et de magasins influence le visage de la ville. Aujourd'hui encore, les symboles urbains de la ville sont principalement les églises et le pont en bois. Toutefois, il est intéressant de constater que LA nouvelle icône de la ville est le Kunst und Kongresszentrum Luzern (KKL), bâtiment construit par Jean Nouvel et plébiscité par la population lucernoise tout entière lors d'un concours d'architecture. Le LUCERNE FESTIVAL affiche une tradition remontant à plus de 60 ans. De grands noms ont accompagné ses tout premiers pas, de sorte que la ville de Lucerne s'est rapidement forgée une réputation de lieu exceptionnel pour accueillir les festivals. Le KKL, de par la qualité de son architecture, de son histoire et de sa programmation, contribue fortement à vendre l'image de Lucerne, et c'est en ce sens, qu'on peut parler de City Branding.

## **Lugano**

### **• Leçon 8 : la fusion de communes**

La fusion de communes a permis, d'un côté, à la construction de ne pas s'arrêter malgré un manque de terrains disponibles en ville, et de l'autre de gérer des projets à plus grande échelle. Lugano était, aux yeux de certains, « déjà construite », mais grâce à cette stratégie de fusion, elle a continué à se développer. En effet, pour répondre à ces besoins continuels en nouveaux logements, Lugano a opéré plusieurs fusions de communes en 1971, 2003 et 2008, afin d'augmenter le potentiel constructible de la commune. Pendant les 25 années de stagnation de la construction à Genève, Lugano trouvait des solutions pour pallier le manque de terrains à bâtir et gérer la demande en constante augmentation liée à l'afflux d'étrangers. Les fusions de communes présentaient également un intérêt pour les communes « absorbées » : elles pouvaient profiter des taxes plus basses de la commune de Lugano.



## GENÈVE AUJOURD'HUI ET DEMAIN

Le canton de Genève compte 45 communes avec une population d'environ 450'000 habitants sur une superficie de 245 km<sup>2</sup>. La ville de Genève est l'une des plus grandes de Suisse, sa population cosmopolite et multiculturelle étant de loin la plus dense, et partage la seconde place avec Vienne – derrière Zurich – dans le classement mondial des villes dotées de la meilleure qualité de vie (Mercer survey, 2008). Sa situation pittoresque dans un paysage de carte postale – une rade bordée de bâtiments à l'extrémité du lac Léman, la présence presque haptique des montagnes – fait de Genève un havre symbolique, un lieu d'établissement pour de nombreuses communautés. Considérée comme la première peinture de paysage réaliste d'Europe, la « Pêche miraculeuse » de Konrad Witz, représentant Jésus et ses apôtres jetant leurs filets dans les eaux du Léman, fut probablement peinte à Genève en 1444. Voici l'image mondialisée de Genève : plus qu'un centre financier, plus qu'une capitale de l'horlogerie et le siège de nombreuses organisations internationales et entreprises multinationales, c'est avant tout un paysage remarquable inscrit dans une situation géographique d'une exceptionnelle beauté.

- Même si le développement urbain de Genève, lié au développement économique et à l'installation de l'ONU et de 150 organisations internationales, fut très dynamique pendant les années 50, 60 et jusqu'à la moitié des années 70, il semble avoir été paralysé depuis 25 ans. Cette inaction est certes partiellement due à la crise économique du début des années 70, mais elle est également le résultat d'un système de planification inefficace et mal coordonné au niveau de l'administration cantonale et communale ; la gouvernance est fragmentée ; le Canton et la Ville sont constamment en opposition au lieu d'œuvrer la main dans la main et Genève refuse de se doter d'un architecte cantonal comme cela est le cas dans les autres cantons. En plus des traditionnels échelons administratifs (national/régional/local), une pléthore d'associations ou de sociétés diverses totalement antagonistes et très puissantes doivent être consultées préalablement si l'on espère changer quoi que ce soit, sous peine de recours immédiat. La réforme nécessaire pour mettre en œuvre un système plus efficace demeure un sujet de débats sans fin.

- Genève détient vraisemblablement aujourd'hui le record mondial de pénurie de logement : 0,18% d'appartements libres (en comparaison du taux de 2,2% qui représente la moyenne normale d'un marché libre). La crise du logement est un désastre pour Genève ; personne ne peut changer de logement, la crise affecte toutes les classes de la société et il est difficile de trouver un logement sans avoir de bonnes relations. L'économie elle aussi souffre de la crise : la carence de nouvelles constructions oblige les habitants à se loger en dehors de Genève. Ceci provoque d'une part de sérieuses pertes de revenus fiscaux et d'autre part d'importants dommages environnementaux (500'000 traversées de la frontière par jour, 95% en trafic privé).

- Le Projet d'agglomération prévoit environ 100'000 nouveaux habitants sur le territoire suisse (200'000 au total pour la région franco-valdo-genevoise). Selon les intentions du Projet, la majorité des nouveaux habitants devrait être logée en dehors de la Ville de Genève :

Bernex +21'000 hab., Saint-Julien +32'000 hab., Nyon-Saint-Cergue + 4'000 hab., Eaux-Vives & Annemasse +30'000 hab., Meyrin & Saint Genis +18'000 hab., Fernex & Gex +10'000 hab. En suivant cette proposition, la densification tendra à se cristalliser autour des axes principaux entre le centre de Genève et les centres périphériques, ainsi qu'à l'intérieur de ces derniers. Ne serait-ce pas une meilleure stratégie de densifier prioritairement l'intérieur de la couronne urbaine ?

- D'après l'administration municipale genevoise, « la ville est construite ! ». Seulement 3'600 nouveaux logements sont prévus sur le territoire de la commune d'ici à 2020. Certes, le centre de Genève est le plus dense de Suisse, mais n'est-il donc pas possible et souhaitable de densifier la couronne urbaine des années 50, 60 et 70, ainsi que la zone villas qu'elle comprend, tout en maintenant une haute qualité de vie à Genève ?

- Le concept de durabilité est devenu le nouveau mot d'ordre de toute une génération. A tous les niveaux politiques, on met l'accent sur le développement nécessaire des friches plutôt que le déclassement de nouvelles zones non bâties. Avec la zone agricole entourant Genève, contribuant grandement à la qualité de l'agglomération, le concept de ville compacte prend tout son sens. La «ville compacte» met en évidence un courant de pensée sur les villes globales qui font la promotion d'une mixité fonctionnelle accrue ainsi que des proximités spatiales réduisant la congestion de trafic issue des mouvements journaliers sur la route et par le rail. Ce modèle fait école à travers le monde, encouragé par des urbanistes influents et des hommes politiques. Pourquoi Genève ne suivrait-elle pas ces mêmes principes ?

## **Faits & chiffres**

- **Projet d'agglomération :**

2'000 km<sup>2</sup>

860'000 hab.

Futur: +200'000 hab. (100'000 hab. dans le canton) & 100'000 emplois

- **Canton :**

245 km<sup>2</sup> (0.6% de la CH)

450'000 hab. (6% de la Suisse)

297'000 emplois (8% de la Suisse)

Forte densité d'emploi (2 emplois pour 3 habitants)

500'000 passages à la frontière par jour (95% de trafic privé), 51'600 transfrontaliers, 24'000 pendulaires et 5'100 mouvements par jour vers le canton de Vaud

Représentation inégale des différents secteurs économiques : 1% primaire, 14% secondaire et 85% tertiaire

Population cosmopolite (40% de ressortissants étrangers)

Canton de locataires avec seulement 16% de propriétaires (le taux le plus bas de Suisse avec Bâle-Ville)

- **Ville de Genève:**

15.8 km<sup>2</sup> (6% du Canton)

186'000 hab. (40% du Canton)

147'000 emplois (50% du Canton)

Futur: +3'600 nouveaux logements en ville d'ici à 2020

## **PROPOSITIONS GÉNÉRALES**

L'ensemble des propositions listées ci-dessous doit être considéré comme un complément du Projet d'agglomération. Les stratégies misent sur la conviction que Genève doit incarner une ville durable, c'est-à-dire une véritable ville compacte. Partant du centre et s'étendant jusqu'à la périphérie du canton, ces mesures établissent un nouvel équilibre dans la densification du Projet d'agglomération, tout en le complétant par un connecteur circulaire inédit.

- **Densifier à l'intérieur des limites de la couronne urbaine (zones en rouge de la carte de synthèse du Projet d'agglomération)**

Genève se doit d'être une ville compacte. Certains quartiers proches du centre-ville et extrêmement bien connectés par les transports publics ne sont pas suffisamment denses. Les zones villas situées à l'intérieur de ces limites (p. ex. entre Cointrin et Cornavin) doivent être densifiées prioritairement. Les zones industrielles (p. ex. PAV) doivent être réinventées et reprogrammées avec une grande proportion de logements. Les barres des années 50, 60 et 70 devraient être transformées en îlots urbains, incorporant un rez-de-chaussée d'activités publiques et adaptées à une vie urbaine plus riche. En comblant les dents creuses, en construisant des surélévations au-dessus des structures existantes et en terminant certains tissus urbains, environ 50'000 nouveaux logements (100'000 nouveaux habitants) pourraient être ajoutés à l'intérieur des limites de la couronne urbaine.

- **Identifier le périmètre entre Cornavin et Cointrin comme un site d'intervention stratégique**

Valoriser l'avantage de la proximité de l'aéroport international situé à 3km du centre-ville. Transformer la gare de Genève-Aéroport en nouvelle gare principale concentrant toutes les correspondances internationales, de manière à décongestionner la gare Cornavin, à regagner des terrains à bâtir et à mieux connecter les réseaux aérien et ferroviaire.

Mettre en œuvre une boucle ferroviaire dédiée au trafic régional autour du périmètre en question.

Densifier massivement le périmètre situé entre les deux grands axes routiers et de transports communs reliant la France (route de Ferney & route de Vernier).

- **Modifier les règlements de construction**

Transformer l'affectation de l'ensemble des parcelles en zone agricole, zone villas et zone industrielle situées à l'intérieur des limites de la couronne urbaine en nouvelle zone à bâtir

(Z2 ou Z3) afin de permettre une plus grande densité et une mixité fonctionnelle accrue. Adapter la LDTR (loi sur les démolitions, transformations et rénovations de maisons d'habitation) qui est actuellement trop restrictive (impossibilité de transformer ou démolir les bâtiments existants !) de manière à encourager un maximum d'opportunités de construire.

- **Améliorer l'administration de l'aménagement du territoire**

Regrouper le Canton et la Ville dans un département unique afin d'optimiser et accélérer les décisions des autorités.

Désigner un coordinateur général (architecte cantonal ?) visionnaire et capable de diriger le département (le cas de Bâle est exemplaire en la matière).

Faire pression en faveur de forums incluant la participation de la population (selon le modèle de Zurich).

- **Réinventer les frontières politiques**

Engager de nouvelles collaborations ou mettre sur pied de nouvelles entités réunissant les différentes communautés pour leur conférer un plus grand pouvoir décisionnel, comme l'exemple des trois communes centrales déjà impliquées dans la planification directrice du Masterplan PAV (Genève-Lancy-Carouge).

Oser l'idée de deux cantons: un canton Genève-Ville (Genève, Carouge et Lancy) et un canton Genève-Campagne sur le modèle de Bâle-Ville et Bâle-Campagne.

- **Transformer les sites exceptionnels occupés par l'industrie le long des berges du Rhône**

Transférer les zones industrielles des rives du fleuve sur les « rives » de l'autoroute, afin de permettre le développement de secteurs de logements le long du Rhône, pour accueillir un habitat très spécifique entretenant une relation forte avec l'environnement naturel et relier les nouveaux quartiers des bords du Rhône entre eux par un transport public fluvial.

- **Attribuer une identité claire aux multiples centres périphériques**

Maintenir et renforcer le caractère spécifique et l'identité des différents sites.

Proposer pour les centres périphériques une densification équilibrée entre le nouveau et l'existant.

- **Connecter les centres périphériques entre eux avec un transport public circulaire**

Concevoir un nouveau transport public capable de relier les « doigts » du Projet d'agglomération, en formant une ceinture circulaire qui desservirait l'ensemble des centres périphériques.

Réunir les deux rives du lac par un tunnel dédié au transport public et privé, complétant à grande échelle la figure circulaire de transport.

## ÉCONOMIE

### • Secteurs économiques

Protéger les petites et moyennes entreprises (85% des entreprises de moins de dix employés assurent environ 45% des emplois).

Renforcer les cinq activités économiques principales (finance, organisations internationales, horlogerie, arômes et parfums, biotechnologies) et diversifier les nouveaux clusters économiques, de manière à réduire tout risque lié à une concentration d'activités.

Conserver les sièges des entreprises dans le Canton de Genève.

Concentrer les efforts sur les secteurs à haute valeur ajoutée.

Améliorer la visibilité de l'image de marque de la ville.

### • Genève internationale

Consolider l'influence de Genève comme lieu privilégié pour les rencontres, débats et échanges.

Considérer Genève comme le village global des organisations internationales.

Valoriser la centralité de l'aéroport international.

Assurer le maintien d'une capacité d'accueil pour de nouvelles organisations internationales et pour le développement des structures existantes.

Mettre en œuvre des typologies de logements conçus pour des séjours de courte durée.

Augmenter les services existants et la dotation en équipement par la création d'écoles et de commerces supplémentaires.

### • Centre d'affaires

Transformer, revitaliser et densifier le centre d'affaires situé à proximité de l'aéroport de Genève, prenant comme exemple le développement de Palexpo comme modèle possible pour l'extension des surfaces bâties en couverture d'autoroute.

Encourager les partenariats public-privé pour des investissements dans des bâtiments administratifs, des hôtels, des centres de congrès et des halles d'exposition.

### • Zones industrielles

En fonction de la croissance démographique et des besoins économiques, les projections montrent que les besoins de surfaces pour les zones industrielles seront d'environ 50 à 70 ha supplémentaires à l'horizon 2030.

Délocaliser une partie des 135 ha de la zone industrielle de la Praille à Colovrex (projet de Ch. Pictet).

Densifier les zones industrielles actuelles situées en périphérie de ville, à savoir a) Plan-les-Ouates et b) Vernier / Meyrin, dont l'accessibilité est optimale (route et/ou train) et dont la contrainte de site exclut un potentiel prioritaire pour le logement (bruit, qualité paysagère absente, etc.).

Délocaliser les zones industrielles occupant des lieux de nature exceptionnels (p. ex. au fil du Rhône).

Définir une nouvelle zone d'activités («Business district») devant l'aéroport, aux abords de Palexpo (possibilité de couvrir l'autoroute).

Offrir de la mixité (secteurs secondaire et tertiaire) dans toutes les zones industrielles.

- **Genève comme centre de connaissance**

Renforcer la visibilité et la force d'institutions de grande renommée (Université, CERN, etc.).

Développer la créativité à travers des synergies entre la recherche et l'enseignement.

Développer des liens avec d'autres centres de recherche et d'enseignement (EPFL) afin de positionner Genève comme centre de connaissance au niveau international.

Permettre l'éclosion de nouveaux talents.

- **Partenariats public-privé**

Encourager l'acquisition de terrains pour produire du logement social et coopératif.

Autoriser les autorités et les investisseurs privés à développer de manière conjointe des logements à loyer libre.

## **DÉVELOPPEMENT URBAIN**

- **Une ville compacte**

Prendre le « Plan Braillard » de 1937 comme une référence locale et historique pour illustrer la planification d'une ville compacte.

Permettre une densification intense à l'intérieur des limites de la couronne urbaine avec l'objectif de produire une ville durable (réduction du trafic, augmentation de la mixité et de la vie sociale) grâce à de nouvelles législations sur les zones d'affectation.

Valoriser la centralité de la situation ainsi que les nombreuses connections du secteur compris entre l'aéroport de Cointrin et la gare de Cornavin (aéroport, gare ferroviaire, autoroute et proximité du centre-ville).

Construire des bâtiments à usage mixte, avec une dominante de logements, en lien avec les axes principaux de transports publics.

- **Requalification de la couronne périurbaine**

Utiliser les potentiels de la couronne périurbaine, actuellement construite avec une basse densité, afin de produire une urbanisation conséquente avec des logements de qualité.

Considérer le développement du PAV comme l'opportunité majeure pour « construire la ville dans la ville ».

- **Développement polycentrique**

Contrôler l'étalement urbain par le renforcement des centres périphériques existants dans la périphérie de Genève. Conformément au Projet d'agglomération, développer ces secteurs comme des centres multifonctionnels indépendants.

Promouvoir une densification urbaine structurée depuis ces secteurs vers le centre-ville.



- **Le fleuve**

Proposer un nouvel axe de développement au fil du Rhône.

Localiser du logement et des programmes exceptionnels dans les environnements paysagers de qualité.

- **Identité et conservation**

Déterminer une limite précise entre la zone urbaine et la zone agricole.

Conserver un caractère verdoyant dans le secteur des organisations internationales.

Valoriser les bâtiments résidentiels et représentatifs des années 50 et 60.

- **Qualité de vie**

Créer des rues urbaines et vivantes par le mélange de différents programmes et en généralisant les activités publiques dans les rez-de-chaussée.

Associer de vastes espaces verts publics à la forte densité bâtie

## **ENVIRONNEMENT**

- **Genève, une ville durable**

Mettre l'accent sur le concept d'une « ville verte et durable » comme thème principal pour le développement urbain.

Densifier Genève à partir du centre-ville (« construire la ville en ville »).

Améliorer la conception des bâtiments par l'intégration de stratégies d'énergie passive et par l'utilisation de matériaux écologiques afin de réduire radicalement l'empreinte environnementale de la construction.

Explorer les potentiels énergétiques renouvelables, par exemple avec des dispositifs solaires ou géothermiques, pour tous les nouveaux développements.

Promouvoir une plus grande diversité de lieux destinés aux échanges sociaux : marché fermiers, lieux d'évènements pour favoriser l'échelle humaine à l'intérieur d'une ville dense.

- **Créer de nouveaux espaces publics verts au centre ville**

Vu l'augmentation de la population prévue en ville, prévoir deux nouveaux grands espaces publics verts de référence : un à la Praille et un dans le secteur du Petit-Saconnex.

- **Améliorer la qualité du domaine public**

Mettre en valeur un accès équivalent aux parcs et espaces publics à travers Genève.

Reconnaître et valoriser la situation topographique entre Chambésy et les Charmilles par la création d'une promenade urbaine reliant l'ensemble des parcs tout le long de la ligne de crête.

Utiliser les parcs comme des réseaux de mobilité douce et renforcer la qualité paysagère des rues de liaison.

- **Préserver les zones agricoles autour de la ville**

Changer l'affectation de l'ensemble des zones agricoles situées dans les limites de la couronne urbaine en zones à bâtir (moyenne à haute densité).

Conserver intactes l'ensemble des zones agricoles existantes (hormis les projets déjà en cours comme Bernex et la Plaine de l'Aire) situées hors des limites de la couronne urbaine, afin de contenir l'étalement urbain et préserver les qualités paysagères des abords de Genève.

## **TRANSPORT**

- **Une nouvelle gare internationale pour Genève**

Désigner la gare ferroviaire de l'aéroport comme nouvelle gare internationale de Genève, de manière à concentrer toutes les correspondances internationales (trains et avions) sur un site unique.

Terminer le chaînon manquant de l'infrastructure ferroviaire entre Cointrin et Chambésy pour rendre possible une liaison directe en direction de Lausanne, sans passage obligé par le centre-ville.

Décongestionner la gare de Genève-Cornavin afin de permettre une densification plus importante autour de son pôle d'échange.

Déplacer la totalité de l'infrastructure de fret CFF ainsi que le centre de tri postal de Montbrillant vers le secteur de l'aéroport.

Etendre le réseau ferroviaire régional CEVA vers Chambésy en bouclant le réseau par l'aéroport, avec une halte tous les 800m.

Implanter une nouvelle gare centrale à Chambésy (nouvelle porte de Genève) qui permette de connecter le réseau ferroviaire suisse avec l'infrastructure régionale et la future traversée du lac comme « ligne circulaire ».

- **Une ligne circulaire**

Achever le plan du réseau de transport public du Projet d'agglomération par la création d'une ligne circulaire qui relie l'ensemble des centres périphériques, par exemple un nouveau monorail, un RER ou encore une ligne de bus express.

Mettre en œuvre de nouvelles unités de Park+Ride à chaque halte de la ligne circulaire.

- **La traversée du lac**

Prendre l'option de la « Grande traversée du lac » en vue de maintenir le trafic lourd hors de la ville et pour constituer une véritable boucle autoroutière.

Préférer le tunnel au pont pour minimiser l'impact visuel et sauvegarder l'ouverture spatiale du paysage lacustre.

Ajouter un transport public (idéalement un train RER).

- **Une 3<sup>e</sup> voie ferroviaire et autoroutière entre Genève et Lausanne**

Créer une 3<sup>e</sup> voie ferroviaire et autoroutière entre Genève et Lausanne car techniquement, aujourd'hui, les deux systèmes sont totalement à bout de souffle.



- **Adapter l'infrastructure existante**

Améliorer l'offre de transport public par la fréquence accrue des services et des temps de trajet améliorés.

Proposer une meilleure accessibilité et améliorer l'intermodalité par le croisement des lignes radiales de tramway avec les lignes circulaires d'autobus.

- **Parking P+R**

Créer de nouveaux P+R aux entrées de la ville, dans les lieux stratégiques où les autoroutes et/ou routes principales croisent une ligne de transport public type tram ou RER.

Inciter l'usage des P+R plutôt que de les rendre obligatoires.

Permettre aux usagers d'utiliser n'importe quel P+R plutôt que de leur attribuer un P+R spécifique.

- **Mobilité douce et intermodalité**

Améliorer l'attractivité des modes de transports doux en valorisant des corridors de verdure et des itinéraires de promenade.

Mettre en œuvre un système efficace de « vélos en libre-service » (voir Vélib', Paris).

Aménager de nouveaux points de mobilité douce dans les pôles de transport public existants, en vue d'accroître et améliorer l'intermodalité.

Utiliser les voies d'eau pour le transport collectif, avec une flotte de bateaux solaires adaptés au fragile contexte fluvial.

Jeter plusieurs ponts à travers l'Arve pour faire communiquer les différents quartiers entre eux.

- **Transport public fluvial**

Créer un nouveau système de transport public (type bateaux solaires) sur le Rhône reliant les nouvelles zones dédiées au logement.

## **HABITAT**

- **Quartiers dans la couronne urbaine**

Environ 50'000 nouvelles unités de logements (100'000 habitants) devraient être construites à proximité du centre-ville afin de constituer une véritable ville compacte (les zones à densifier listées ci-dessous sont classées par ordre stratégique selon l'opportunité temporelle de leur faisabilité) :

- La Praille : +20'000 unités de logements (à réaliser prioritairement et dans les meilleurs délais)

- Secteur Cointrin – Cornavin : +20'000 unités de logements (impliquant un changement de zone d'affectation et un processus de transformation morphologique de la villa à l'îlot urbain)

- Couronne urbaine (Onex, Lancy, Carouge, Florissant): +10'000 unités de logements (impliquant un changement de zone d'affectation et un processus de transformation,

par exemple en surélevant des bâtiments existants, en densifiant ponctuellement ou en réinventant des barres de logement en îlots urbains par exemple).

#### • Quartiers au fil du Rhône

Environ 10'000 unités de logements (20'000 habitants) pourraient être construites dans des sites de grande beauté naturelle, aujourd'hui occupés par une industrie dont la relation au cours d'eau est devenue obsolète. Cette stratégie est étroitement liée au transfert des zones industrielles sur des terrains situés le long de l'autoroute.

#### • Quartiers dans les centres périphériques

Environ 10'000 unités de logements (20'000 habitants) pourraient être mises en œuvre dans les centres périphériques. Cela ne représente que 20% du total planifié par le Projet d'agglomération (environ 100'000 habitants sur le territoire suisse). Il paraît évident que les chiffres issus du Projet d'agglomération ne tirent pas un parti maximum d'une ville compacte et durable, les nouveaux développements générant un trafic additionnel important (le tramway seul ne suffira pas à absorber les besoins des nouveaux habitants), transformant radicalement l'identité des petites villes de la périphérie de Genève (l'exemple de Bernex est frappant, avec ses 9'500 habitants, auxquels 21'000 nouveaux devraient s'ajouter).

#### • Logements sociaux

Repenser toute la politique genevoise pour le logement social en place actuellement; en effet, avec 141 millions de francs par an, Genève est le canton qui investit le plus dans le logement social en Suisse (en comparaison Zurich ne dépense annuellement que 40 millions pour le logement social). A travers « l'aide à la pierre », 60% des logements construits après 1970 sont subventionnés et 15% des Genevois reçoivent des subventions sous l'appellation « aide à la personne ». Il faut également noter des irrégularités: 34% des personnes habitants dans des logements sociaux reçoivent des salaires supérieurs à 78'000 francs par an.

Modifier la loi générale sur les zones de développement LGZD. En effet, la politique genevoise pour le logement social et le contrôle des loyers a des effets pervers sur la construction de logements collectifs en général. D'après cette loi, entre 25 et 30% du programme doivent être des logements subventionnés au sens de la LGL, quant au reste des logements, ils peuvent être en « loyer libre » ou en PPE, mais leur loyer ou prix de vente est dans tous les cas contrôlé pendant 10 ans. Ces mesures ont fait qu'il devenait extrêmement difficile si ce n'est impossible de tenir un plan financier viable pour un promoteur privé, et ont poussé le secteur de la promotion immobilière privée dans une profonde inertie. On en paye les conséquences aujourd'hui avec un taux de vacance de 0.18%, taux excessivement bas.

Entrée en vigueur le 31 juillet 2007, la nouvelle Loi pour la construction de logements d'utilité publique (LUP) essaie de faire face à ces problèmes croisés. La LUP prévoit, dans un délai de 10 ans dès son entrée en vigueur, que l'Etat constitue un parc de logements d'utilité publique de 15% du parc locatif du canton par la construction et l'acquisition de logements. Ces logements sont d'utilité publique si un taux d'effort et un taux d'occupation sont appliqués et s'ils sont détenus par l'Etat, une fondation de droit public, une commune

ou un organisme sans but lucratif. Ces logements seront soumis à un contrôle permanent des loyers. Par ailleurs la LUP a ouvert un crédit d'investissement global de 300 millions de francs sur 10 ans pour la constitution du parc de logements d'utilité publique. Ce crédit sera utilisé par l'Etat ou, au moyen de dotation, par des fondations de droit public ou des communes pour acquérir des terrains et construire ou pour financer toute opération destinée à concourir à la réalisation de ce parc de logement. Parmi les intentions de la LUP, le crédit de 300 millions de francs sur 10 ans devrait permettre la réalisation de 1000 logements d'utilité publique par an. Les acteurs susmentionnés devraient plutôt, sur le modèle zurichois utiliser ces fonds pour acquérir des terrains à bâtir en utilisant leur droit de préemption et les mettre à disposition de coopératives de logements qui s'occuperont de construire et d'entretenir ces nouveaux logements.

#### • **Coopératives**

Renforcer le système des coopératives de logements. Elles permettent d'atteindre des prix de location environ 20% moins cher que les prix du marché puisqu'elles ne visent pas la réalisation de bénéfices. Le principe d'utilité publique auquel elles adhèrent écarte toute spéculation de manière pérenne et garantit un loyer basé sur les coûts réels (terrain + construction + entretien). L'aide sociale cantonale ou communale nécessaire à la réalisation de tels logements est bien moindre que dans le cas de logements subventionnés traditionnels car les fonds utilisés pour leur réalisation proviennent à la fois des membres de la coopérative (5%), d'un fonds de roulement alloué aux associations faïtières par la Confédération (8%), de différents fonds de solidarité et autres aides indépendantes des services publics. L'aide qui émanerait des cantons ou des communes se limiterait à la vente de terrain à des prix préférentiels ou à des droits de superficie ou encore à des prêts à taux avantageux. De plus, ces aides ont des effets à long terme, leur efficacité continue à se faire sentir pendant des décennies.

#### • **Typologies**

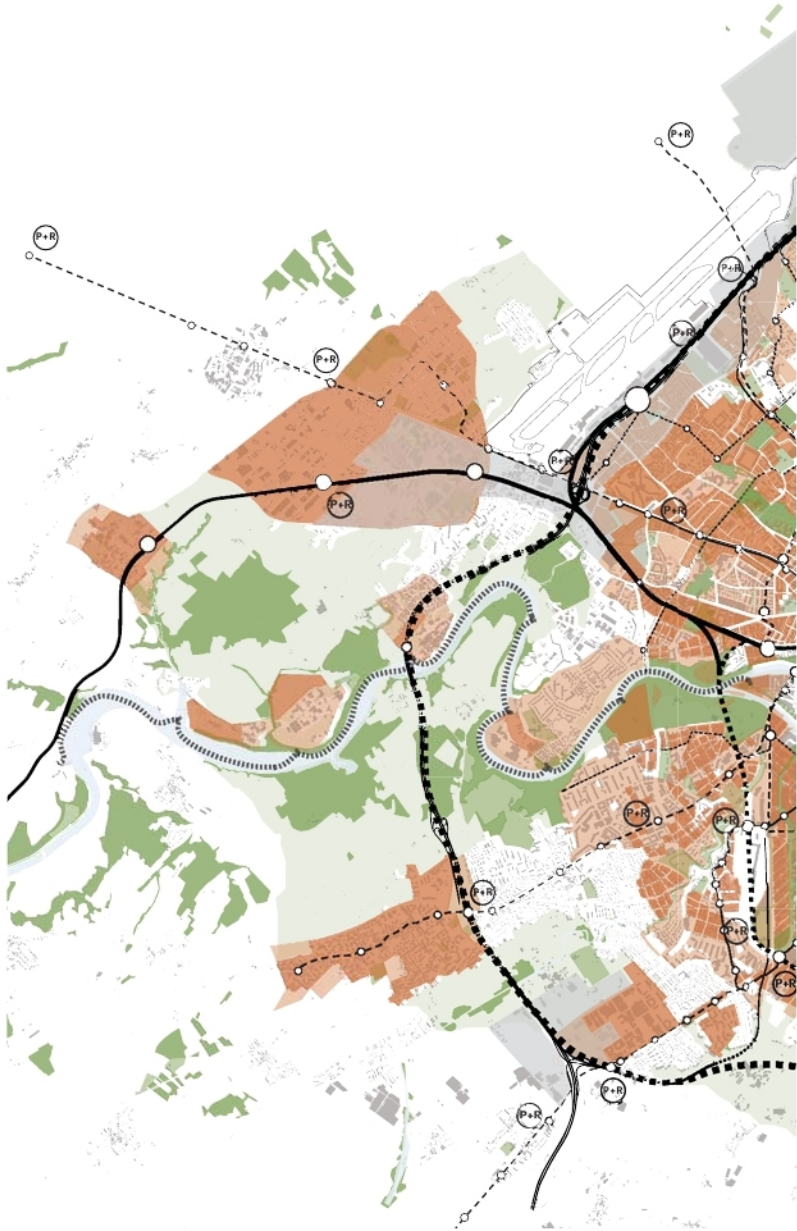
Développer des typologies urbaines suscitant une activité sociale au niveau de la rue. Accorder la priorité à la production de logements économiques tout en mettant sur le marché des logements privés de standing supérieur et haut de gamme. Pourvoir du logement de courte durée autour des organisations internationales. Envisager les berges du fleuve pour un type spécifique de logements en relation avec l'environnement naturel.

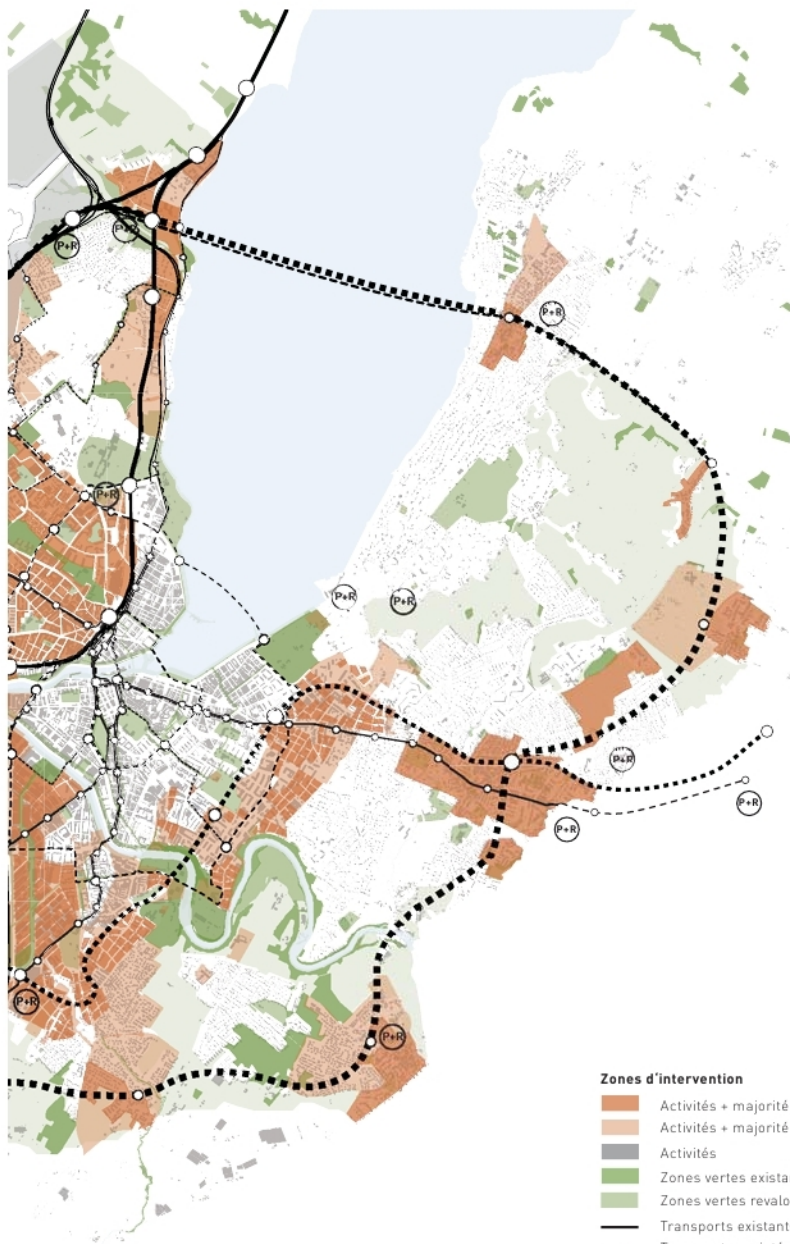
#### • **Nouvelles directives pour la qualité des logements**

Encourager une mixité typologique et un tissu social intégré. Mettre en œuvre le modèle de la « Ville compacte » avec le logement comme élément récurrent dans chaque développement. Installer des activités commerciales ou ouvertes au public dans les rez-de-chaussée. Etablir les règles de proximité entre les nouveaux logements et les équipements commerciaux et sociaux, ainsi que la localisation d'emplois accessibles à pied ou à vélo. Généraliser le modèle de l'habitat coopératif pour les parcelles en propriété publique.



**GVA\_UC**  
CARTE STRATÉGIQUE





**Zones d'intervention**

- Activités + majorité de logements / haute densité 2.0 - 3.0
- Activités + majorité de logements / moyenne densité 1.5 - 2.0
- Activités
- Zones vertes existantes
- Zones vertes revalorisées
- Transports existants
- Transports projetés

**GVA\_UC**



## **ZONE 1 : “UNE NOUVELLE GENÈVE VILLE”**

(3 COMMUNES: GENÈVE, CAROUGE ET LANCY)

- **Prendre le « Plan Braillard » de 1937 comme une référence locale et historique pour illustrer la planification d’une ville compacte.**
- **Considérer le projet du PAV comme la meilleure opportunité, l’élément moteur pour « construire la ville dans la ville ».**
- **Créer un espace public vert de qualité dans un quartier de La Praille nouvellement requalifié et densifié.**
- **Requalifier la couronne urbaine :**
  - La Praille : +20’000 unités de logements (à réaliser prioritairement et dans les meilleurs délais)
  - Secteur Cointrin – Cornavin : +20’000 unités de logements (impliquant un changement de zone d’affectation et un processus de transformation morphologique de la villa à l’îlot urbain)
  - Couronne urbaine (Onex, Lancy, Carouge, Florissant): +10’000 unités de logements (impliquant un changement de zone d’affectation et un processus de transformation, par exemple en surélevant des bâtiments existants, en densifiant ponctuellement ou en réinventant des barres de logement en îlots urbains par exemple).
- **Permettre une densification intense à l’intérieur des limites de la couronne urbaine avec l’objectif de produire une ville durable (réduction du trafic, augmentation de la mixité et de la vie sociale) grâce à de nouvelles législations sur les zones d’affectation.**
- **Faire du CEVA le moteur de développement de «Genève ville» et lui attribuer le rôle de transport public principal.**





## Zone 1

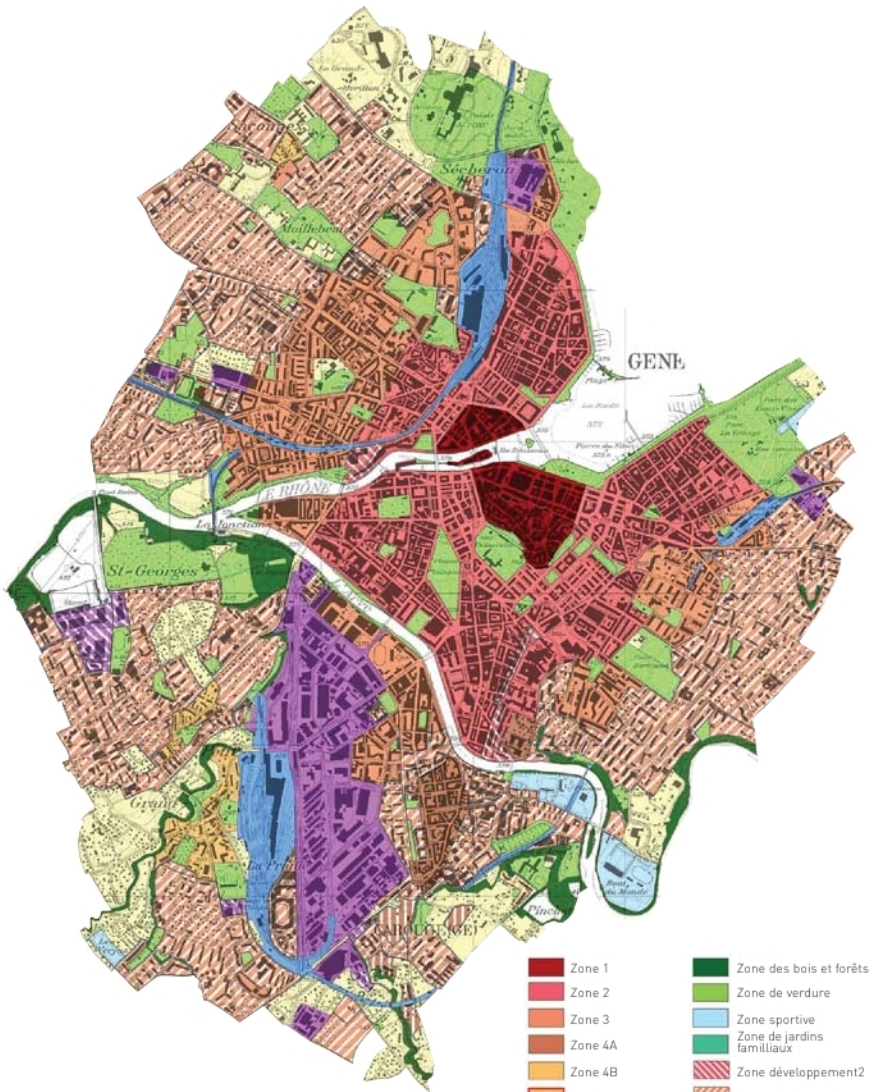
0m 500m 1km 1:5k m





**Orthophoto**





- |   |  |
|---|--|
|  Zone 1                          |  Zone des bois et forêts                    |
|  Zone 2                          |  Zone de verdure                            |
|  Zone 3                          |  Zone sportive                              |
|  Zone 4A                         |  Zone de jardins familiaux                  |
|  Zone 4B                         |  Zone développement2                        |
|  Zone 4BP                        |  Zone développement3                        |
|  Zone 5                          |  Zone développement4A                       |
|  Zone hameaux                    |  Zone développement4B                       |
|  Zone industrielle et artisanale |  Zone développement4B protégée              |
|  Zone aéroportuaire              |  Zone développement5                        |
|  Zone ferroviaire                |  Zone développement industriel et artisanal |
|  Zone agricole                   |  |

**Plan d'affectation existant**





**Bâti existant**





- Forêt
- Zones vertes

**Zones vertes**





## **ZONE 2: “GENÈVE INTERNATIONALE”**

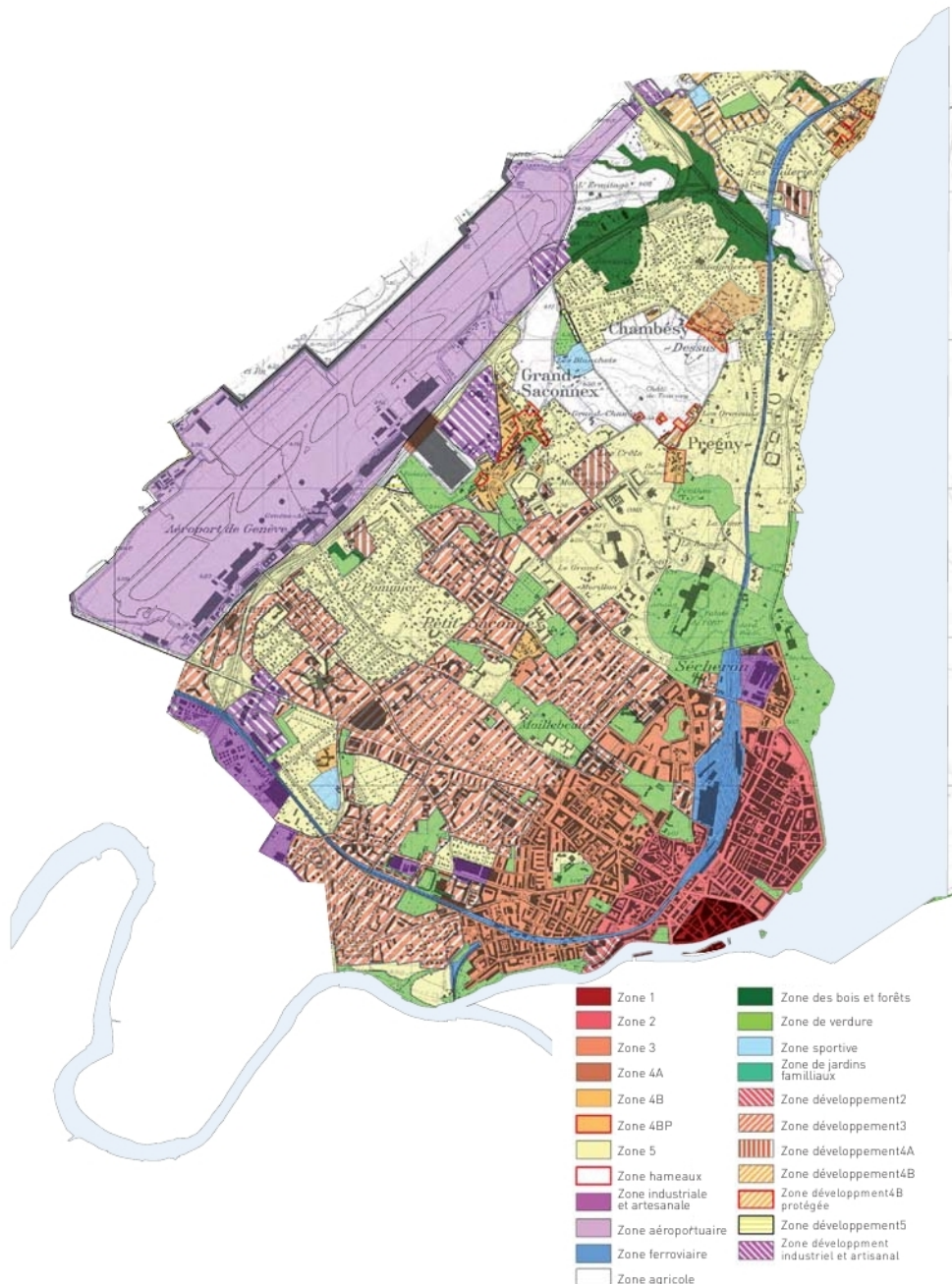
- Identifier le périmètre entre Cornavin et Cointrin comme un site d'intervention stratégique.
- Utiliser l'avantage de cette zone parfaitement connectée du point de vue des transports (aéroport international à 3km du centre ville, 2 gares CFF & autoroute).
- Densifier massivement le périmètre situé entre les deux grands axes routiers et de transports communs reliant la France (route de Ferney & route de Vernier):  
+ 20'000 nouveaux logements.
- Créer un nouvel espace public (grand parc urbain) au Petit-Saconnex.
- Transformer la gare de Genève-Aéroport en nouvelle gare principale concentrant toutes les correspondances internationales.
- Mettre en œuvre une boucle ferroviaire dédiée au trafic régional autour du périmètre en question.
- Créer un nouveau business district le long de l'aéroport et de l'autoroute.





**Orthophoto**





- Zone 1
- Zone 2
- Zone 3
- Zone 4A
- Zone 4B
- Zone 4BP
- Zone 5
- Zone hameaux et artisanale
- Zone industrielle et artisanale
- Zone aéroportuaire
- Zone ferroviaire
- Zone agricole
- Zone des bois et forêts
- Zone de verdure
- Zone sportive
- Zone de jardins familiaux
- Zone développement2
- Zone développement3
- Zone développement4A
- Zone développement4B
- Zone développement4B protégée
- Zone développement5
- Zone développement industriel et artisanal

**Plan d'affectation existant**







**Bâti existant**





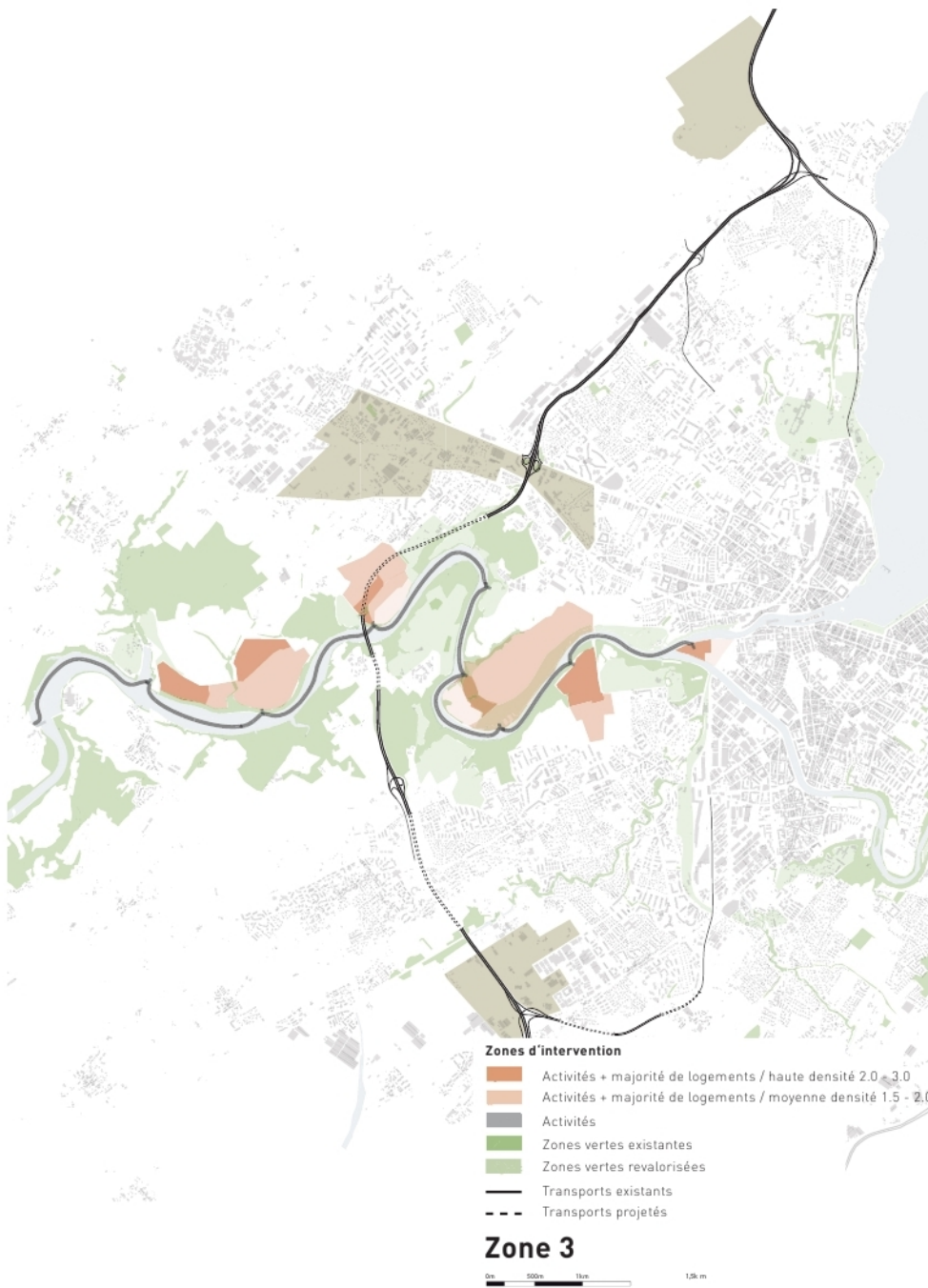
- Föret
- Zones vertes

**Zones vertes**



## **ZONE 3: “RIVIÈRES URBAINES”**

- **Transférer les zones industrielles des rives du fleuve sur les « rives » de l'autoroute.**
- **Densifier et mixifier les zones industrielles (zones d'activités) le long de l'autoroute (Plan-les-Ouates, Vernier/ Meyrin, nouvelle zone de Colovrex).**
- **Transformer les sites exceptionnels occupés par l'industrie le long des berges du Rhône et y construire de l'habitat groupé de haute qualité.**
- **Densifier les rives du Rhône: +10'000 nouveaux logements.**
- **Créer un transport fluvial (type bateaux solaires) sur le Rhône reliant les nouvelles zones dédiées à l'habitat.**





**Orthophoto**  
0m 500m 1km 1,5km



**Plan d'affectation existant**

0m 500m 10m 1,5k m



**Bâti existant**







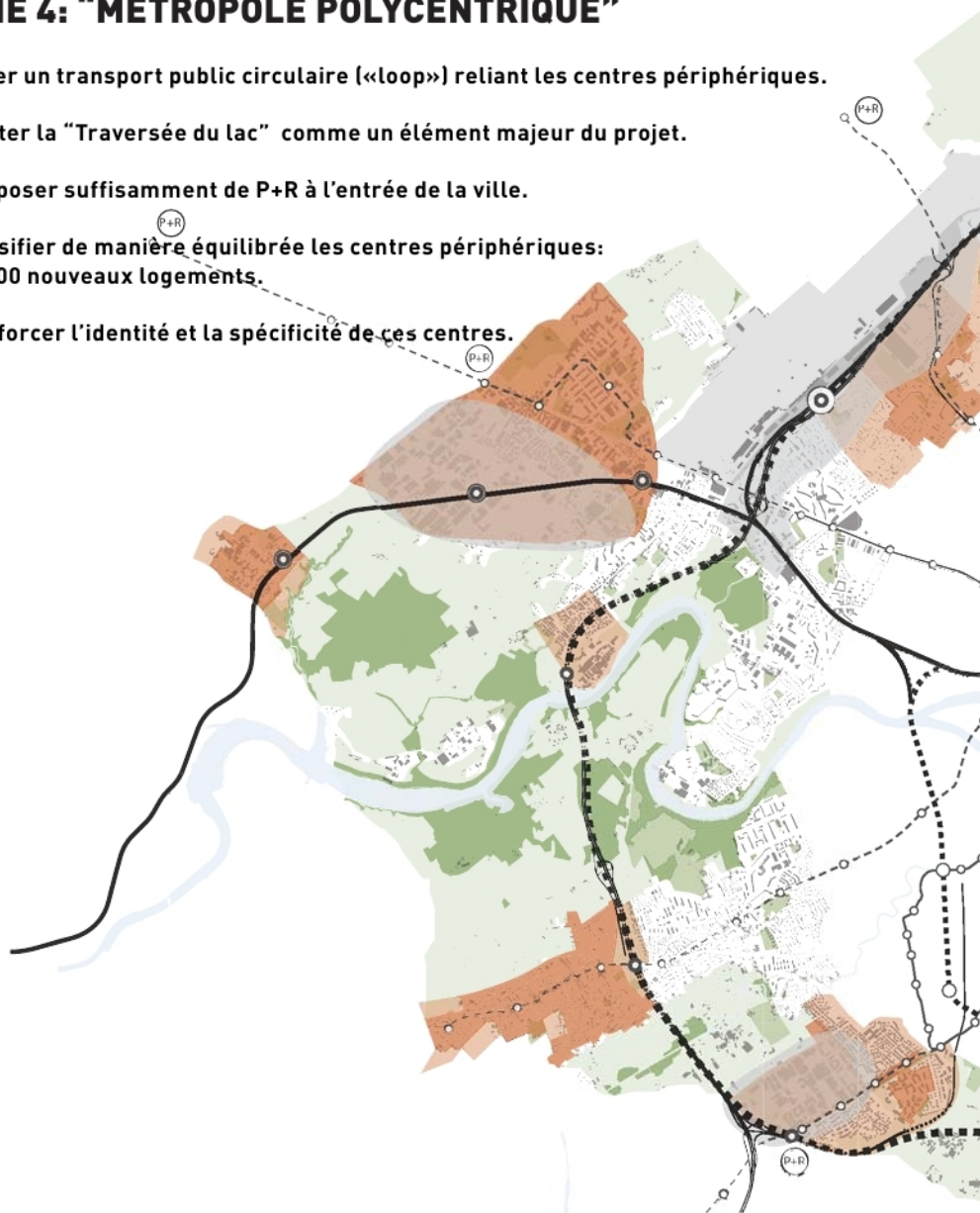
Forêt  
Zones vertes

**Zones vertes**

0m 500m 10m 1500m

## ZONE 4: "MÉTROPOLE POLYCENTRIQUE"

- Créer un transport public circulaire («loop») reliant les centres périphériques.
- Traiter la "Traversée du lac" comme un élément majeur du projet.
- Disposer suffisamment de P+R à l'entrée de la ville.
- Densifier de manière équilibrée les centres périphériques: +10'000 nouveaux logements.
- Renforcer l'identité et la spécificité de ces centres.





**Zones d'intervention**

- Activités + majorité de logements / haute densité 2.0 - 3.0
- Activités + majorité de logements / moyenne densité 1.5 - 2.0
- Activités
- Zones vertes existantes
- Zones vertes revalorisées
- Transports existants
- Transports projetés

**Zone 4**



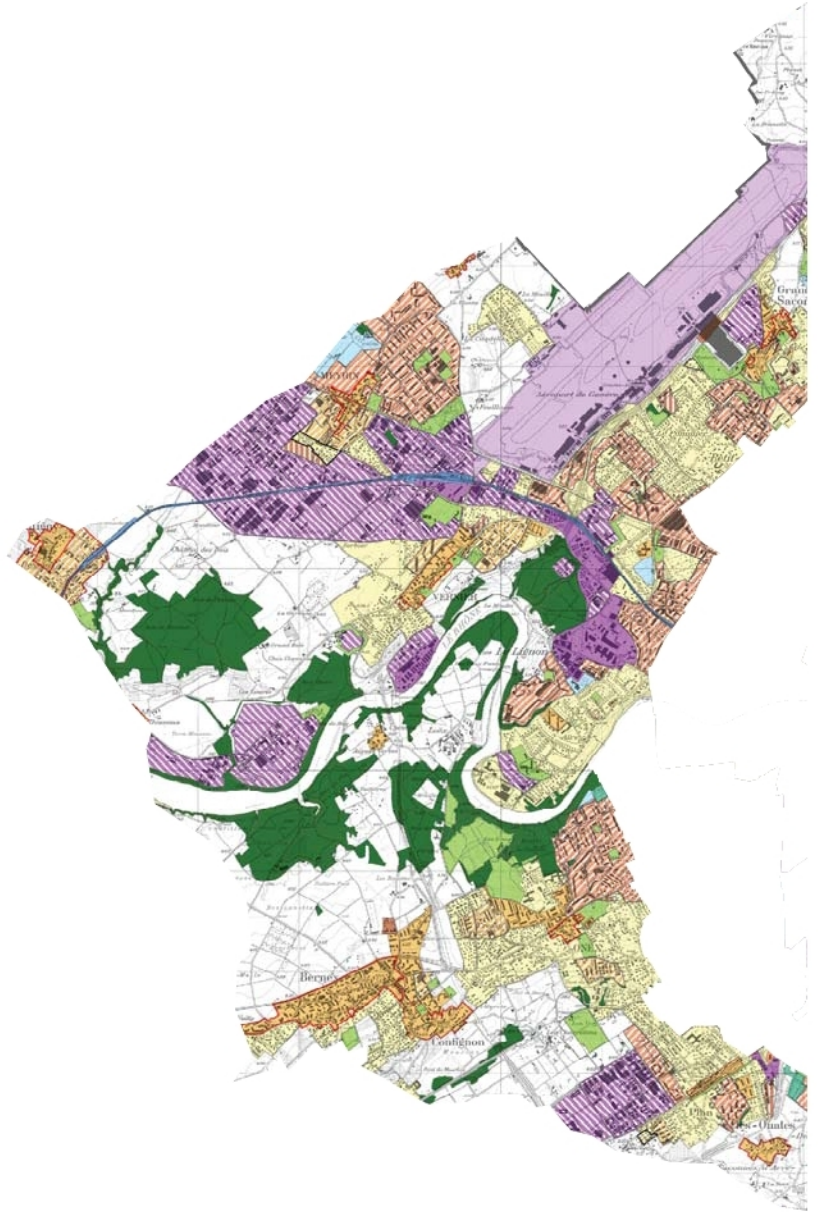


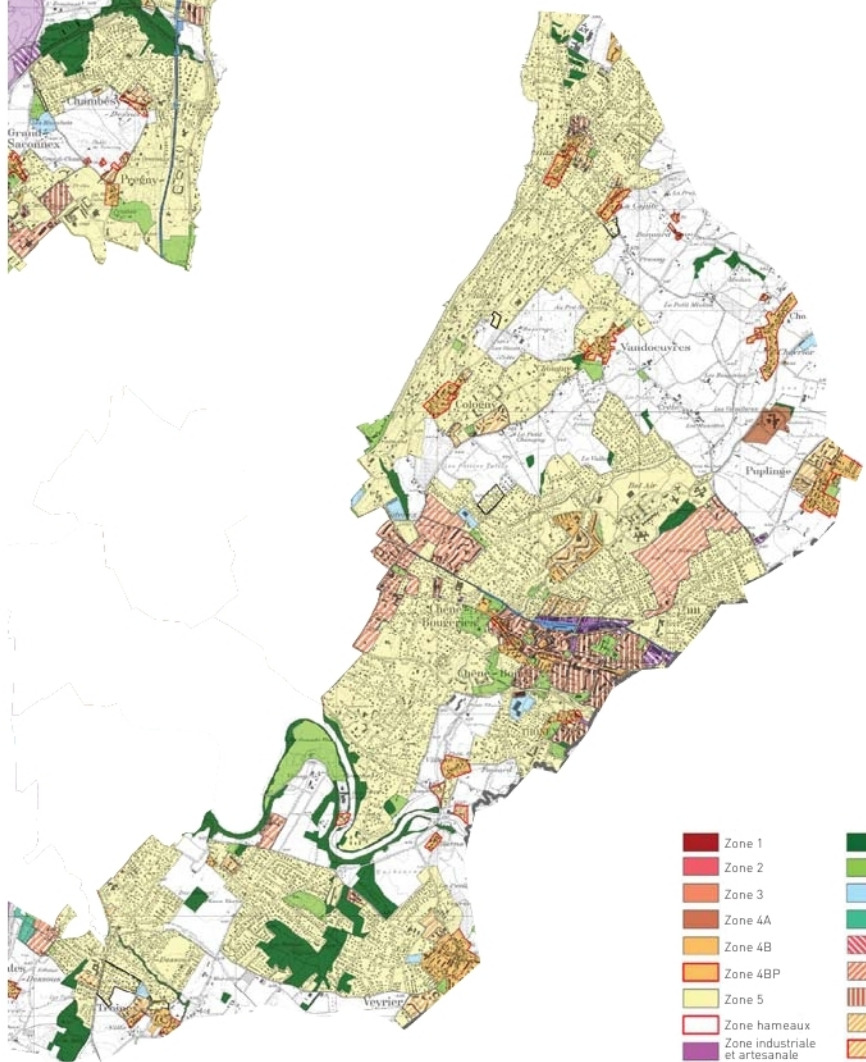




**Orthophoto**





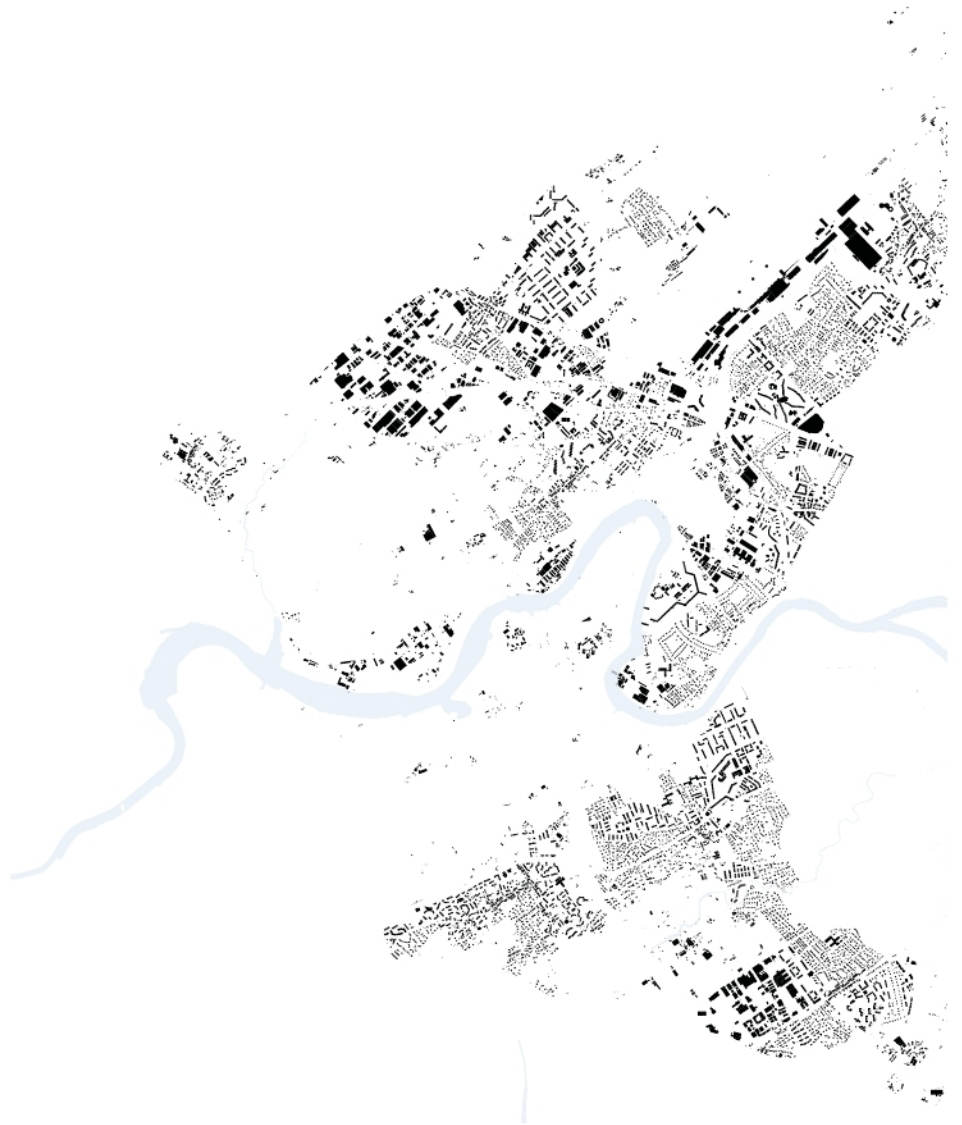


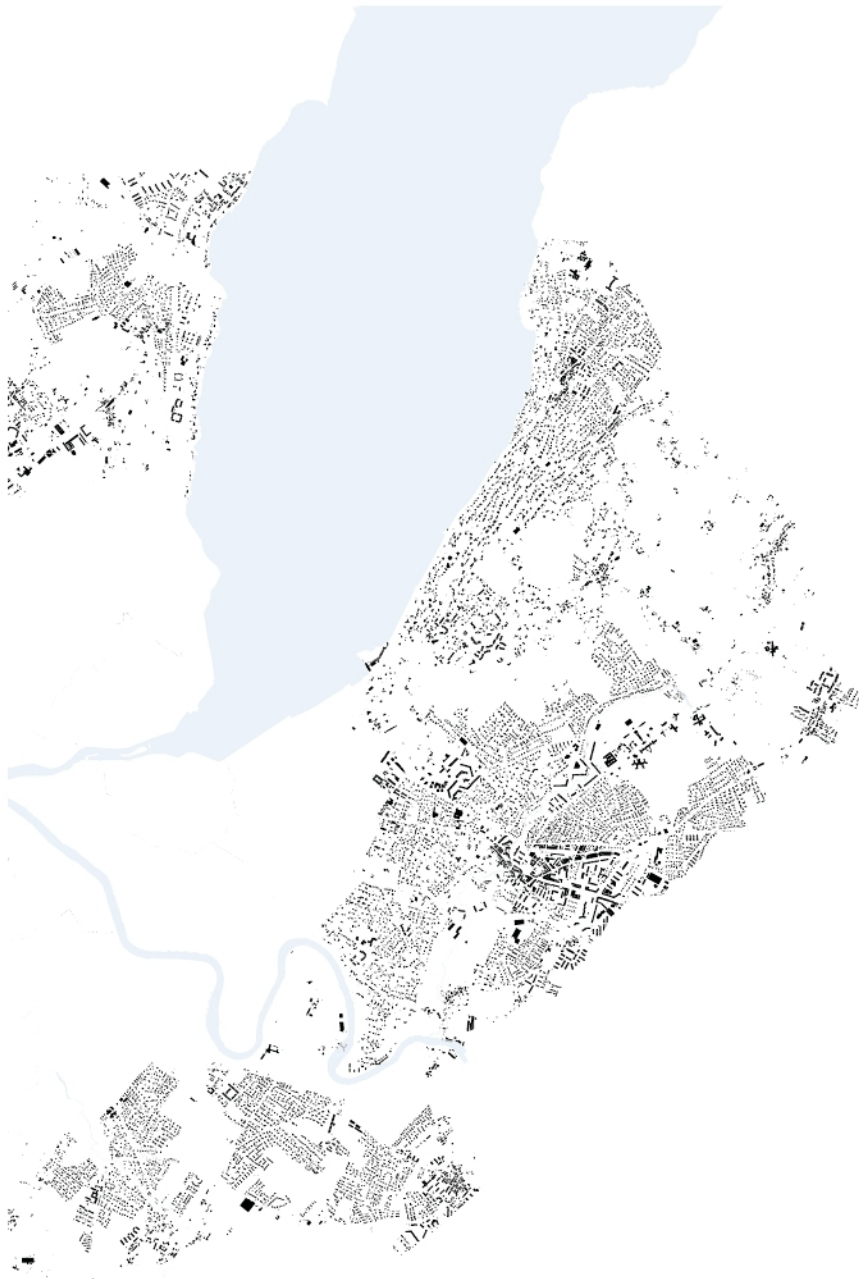
- |                                 |  |
|---------------------------------|--|
| Zone 1                          | Zone des bois et forêts                    |
| Zone 2                          | Zone de verdure                            |
| Zone 3                          | Zone sportive                              |
| Zone 4A                         | Zone de jardins familiaux                  |
| Zone 4B                         | Zone développement2                        |
| Zone 4BP                        | Zone développement3                        |
| Zone 5                          | Zone développement4A                       |
| Zone hameaux                    | Zone développement4B                       |
| Zone industrielle et artisanale | Zone développement4B protégée              |
| Zone aéroportuaire              | Zone développement5                        |
| Zone ferroviaire                | Zone développement industriel et artisanal |
| Zone agricole                   |  |

**Plan d'affectation existant**









**Bâti existant**







- Forêt
- Zones vertes

### Zones vertes





## **BIBLIOGRAPHIE**

### **ÉTUDES DE CAS: BÂLE**

#### **OUVRAGES**

EISINGER Angelus, SCHNEIDER Michel, *Stadtland Schweiz. Untersuchungen und Fallstudien zur räumlichen Struktur und Entwicklung in der Schweiz*, éd. Birkhäuser Basel, 2005.

*Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte, Basel. Bellinzona. Bern*, éd. INSA-Inventar der neueren Schweizer Architektur 1850-1920, 1986.

HEMAN Peter, HOLSTEIN Peter, *Bauten und Bilder aus Basels Kulturgeschichte, 1019 bis 1919*, éd. P. Heman Basel, 1986.

MOLL Christa, *Bevölkerungsanalyse 1990-2005. Bericht im Auftrag des Regierungsrates*, éd. Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt, 2006.

Statistisches Amt des Kantons Basel Stadt, *Zahlenmeer, Mehr als Zahlen. Basel-Stadt 100 Jahre statistisch begleitet*, éd. Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt, 2002.

WINDHÖFEL Lutz, *Architekturführer Basel 1980 - 2004. Ein Führer durch die trinationale Stadt*, éd. Birkhäuser Basel, 2007.

#### **ARTICLES**

Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt, *Bevölkerungsstruktur und Bevölkerungsdynamik beider Basel*, Stadt und Region, 1999.

#### **PAGES INTERNET**

<http://augustaraurica.ch>

<http://farm4.static.flickr.com>

<http://mutations.epfl.ch/webdav/site/mutations/users/158975/private/%20Bâle.pdf>

<http://www.are.admin.ch>

<http://www.aue.bs.ch/eea> <http://www.basel.ch>

<http://www.basel.com>

[http://www.basel.ch/de/basel/stadt\\_basel/geschichte](http://www.basel.ch/de/basel/stadt_basel/geschichte)

<http://www.bs.ch>

<http://www.bvb.ch>

<http://www.cms-basel.ch/presse/bilder.cfm>

<http://www.euroairport.com>

<http://www.eurodistrictbasel.eu>

<http://www.gundeldingerfeld.ch/images/Ansicht1900N.jpg>

<http://www.herzstueck-basel.ch>

<http://www.museenbasel.ch>

<http://www.picturebale.ch>

<http://www.pro-velo.ch/beidebasel>

<http://www.richtplan.bs.ch/index>

[http://www.unige.ch/ses/geo/oum/doc/Rapport\\_FINAL\\_definitif.pdf](http://www.unige.ch/ses/geo/oum/doc/Rapport_FINAL_definitif.pdf)  
<http://www.ville-ge.ch/fr/media/pdf/270309.pdf>  
<http://www.zeit.de/online/2008/22/bg-em-staedte?16>  
<http://www.brainworker.ch/Martin-Herzog/Basel/wirtschaftsent.htm>  
<http://www.geo-bs.ch/stadtplan.cfm>  
<http://www.statistik-bs.ch/publikationen>  
<http://www.statistik-bs.ch/themen/01/bevoelkerungsstruktur>  
<http://www.bfs.admin.ch>  
<http://www.stadtplan.bs.ch/geoviewer/index.php>  
<http://www.citedelenergie.com>

### **CARTES/DOCUMENTS**

Basel Zonenplan, Basel Stadt Verwaltung

### **ÉTUDES DE CAS: LUCERNE**

#### **OUVRAGES**

BIEDER Kurt, *Die Stadt Luzern im Jahr 2022*, éd. Stadt Luzern, 2008.  
BIEDER Kurt, *Raum-entwicklungs-konzept*, éd. Stadt Luzern, 2008.  
HAUSER Andreas, WYSS Beat, *Locarno, Le Loche, Lugano, Luzern*, éd: Orell Füssli, 1991.  
LETTER Paul, *Geschichte und Kultur von Luzern : Anfänge und Entwicklungen einer Kantonshauptstadt*, éd. Frieling, 2002.  
WICKI Hans, *Luzern 1178-1978 : Beiträge zur Geschichte der Stadt*, éd. Luzern : Verlag Stiftung Stadtjubiläum 800 Jahre Luzern, 1978.

#### **PAGES INTERNET**

<http://ead.nb.admin.ch/web/swissinfodesk/eco-en.html>  
<http://map.search.ch/luzern>  
<http://www.are.admin.ch/themen/verkehr/00254/00490/index.html?lang=fr>  
<http://www.bfs.admin.ch>  
<http://www.dfe.admin.ch>  
<http://www.epp.eurostat.ec.europa.eu>  
<http://www.gnxp.com/blog/2008/09/cantons-of-switzerland-per-capita-gdp.php>  
<http://www.litra.ch>  
<http://www.lustat.ch>  
[https://www.luzern.net/assets/koma/bzo\\_bericht.pdf](https://www.luzern.net/assets/koma/bzo_bericht.pdf)  
<http://www.luzern.org>  
<http://www.luzern-business.ch>  
<http://www.museen-luzern.ch>  
<http://www.sgh.ch>  
<http://www.swissworld.org/en/economy>  
<http://www.tfl-luzern.ch>  
<http://www.umwelt-luzern.ch>



<http://www.unwto.org>  
<http://www.usatoday.com/marketplace/ibi/lucerne.htm>  
[http://www.vif.lu.ch/gesamtuebersicht\\_2007.pdf](http://www.vif.lu.ch/gesamtuebersicht_2007.pdf)  
[http://www.3dcity.info/luzern/html/ltag\\_cityassistant\\_en.html](http://www.3dcity.info/luzern/html/ltag_cityassistant_en.html)

## **CARTES/DOCUMENTS**

Carte topographique de Lucerne, Ville de Lucerne  
Luzern Zonenplan 2004, Stadt Luzern

## **ÉTUDES DE CAS: LUGANO**

### **OUVRAGES**

BERGIER Jean-François, *Histoire économique de la Suisse*, éd. Payot, 1984.  
BERGIER Jean-François, DI SANDRO Guzzi-Heeb, *Storia economica della Svizzera. Per una storia economica del Canton Ticino*, éd. G. Casagrande, 1999.  
Centro di informazione e documentazione statistica, *Annuario statistico Ticinese. Comuni 2007*, éd. Cantone Ticino-Uff. Statistica, 2007.  
Città di Lugano, Archivio Storico; Centro Studi Carlo Cattaneo, *Pagine storiche luganesi : pubblicazione per lo studio delle fonti di storia locale*, éd. Città di Lugano, 1984.

### **ARTICLES**

Il Comune, 09-2006.

### **PAGES INTERNET**

<http://lugano.arounder.com>  
<http://www.ail.ch>  
<http://www.aet.ch>  
<http://www.bafu.admin.ch/index.html?lang=fr>  
<http://www.bfs.admin.ch>  
<http://www.lugano-airport.ch>  
<http://www.lugano.ch>  
<http://www.lugano-tourism.ch>  
<http://www.meteoswiss.admin.ch>  
<http://www.regio-s-bahn.ch>  
<http://www.s-bahn-luzern.ch>  
<http://www.sbb.ch>  
<http://www.schweizmobil.ch>  
<http://www.ti.ch/DFE/USTAT>  
<http://www.tilo.ch>  
<http://www.zvv.ch>

## **CARTES/DOCUMENTS**

Cadastral plan Lugano1, National Maps Malcantone  
Carte topographique de Lugano1, Accademia di Architettura, Mendrisio  
Nuova Lugano 2008 per Quartiere.pdf, Dicastero del Territorio di Lugano

## **ÉTUDES DE CAS: ZURICH**

### **OUVRAGES**

DIVERS, *Quartierspiegel/Jede Quartier*, éd. Stadt Zürich, 2008.  
DIVERS, *Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich 2008*, éd. Stadt Zürich, 2008.  
DIVERS, *Zurich Switzerland's business metropolis*, éd. Mayor's Office of Business Development and Promotion, 2008.  
EISINGER Angelus, REUTHER Iris, EBERHARD Franz, LUSHER Regula, *Zürich baut - Konzeptioneller Städtebau*, éd. Birkhäuser, 2007.  
GLAUSER Thomas, *Medrenmitteilung Vielfältiger Wohnraum «Stadt Zurich» Studie zu den Mietpreisentwicklung*, éd. Stadt Zürich Statistik, 2008.  
HERREN HAUS Markus, *Enquête de structure sur les loyers*, éd. OFS, 2008.  
ROY Urs, *Grössere Wohnungen für mehr Menschen Fakten und trends zum Wohnungsbau in vergangenen Jahr*, éd. Statistisches Amt des Kantons Zürich, 2008.  
Statistik Stadt Zürich, *Zürich in Zahlen*, éd. Statistik Stadt Zürich, 2008.

### **ARTICLES**

MOLL Claudia, *Zurich sous l'emprise des lumières*, Tracés, n°1/2, 07 -01-2005, pp. 6-10.  
DESCOMBES Mireille, *Le Modèle Zurichois en quatre leçons*, L'hebdo, 02-04-2008, pp. 74-79.

### **PAGES INTERNET**

<http://library.epfl.ch/collections/?pg=siegfried&nr=161>  
<http://www.stadt.zuerich.ch/content/prd/de/index/statistik.html>  
<http://www.statistik.zh.ch/thema/index.php>  
<http://www.zh.ch>

## **CARTES/DOCUMENTS**

Zürich Zonenplan, Zürich Stadt Verwaltung

## **ÉTUDES SUR GENÈVE: RÉFÉRENCES COMMUNES**

### **OUVRAGES**

COGATO LANZA Elena, *Maurice Braillard et ses urbanistes. Puissance visionnaire et stratégies de gestion urbaine (Genève 1929-1936)*, éd. Slatkine, 2003.  
COGATO LANZA Elena, BEUSCH Christophe, *Les pénétrantes de verdure*, éd. EPFL ENAC

IA, Etat de Genève, Fondation Braillard, 2006.  
DIENER Roger, HERZOG Jacques, MEILI Marcel, DE MEURON Pierre, SCHMID Christian, *La Suisse Portrait Urbain*, éd. Birkhäuser, 2006.  
Institut d'architecture de l'Université de Genève, *Vision Praille Acacias*, éd. Infolio Genève, 2006.  
SCHULER Martin, DESSEMONTET Pierre, *Atlas des mutations spatiales de la Suisse*, éd. Bundesamt für Statistik, 2007.

### **ARTICLES**

BASSAND Michel, SCHMID Christian, BROENNIMANN Tarramo, *Différences de potentiel*, Institut d'architecture de l'Université de Genève, FACES, n°61, 2006.  
DIVERS, *Genève 2020, Bulletin technique de la Suisse romande*, Tracés, n°20, 2005.  
DIVERS, *Materia povera*, Institut d'architecture de l'Université de Genève, collectif FACES, n°62, 2006.  
DIVERS, *Réinventer Genève*, Institut d'architecture de l'Université de Genève, FACES, n°65, 2008.

### **PAGES INTERNET**

<http://earth.google.com>  
<http://etat.geneve.ch/sitg/accueil.html>  
<http://maps.live.com>  
<http://wikipedia.org>  
<http://www.bfs.admin.ch>  
<http://www.ge.ch>  
<http://www.geneve.ch>  
<http://www.projet-agglo.org>  
<http://www.ville-ge.ch>

### **CARTES/DOCUMENTS**

Genève 2020, plan directeur communal, Ville de Genève, Service d'urbanisme de la Ville de Genève, 2007  
Plan directeur cantonal, Service d'aménagement du territoire cantonal de Genève, 2007  
Genève Agglo 2030, Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, 2007  
LaSIG, Laboratoire de système d'information géographique, EPFL

## **ÉTUDES SUR GENÈVE: ÉCONOMIE**

### **OUVRAGES**

BINZ Louis, *Brève histoire de Genève*, éd. Chancellerie d'Etat, 2000.  
LEVY Bertrand, MATOS Rafael, RAFFESTIN Sven, *Le tourisme à Genève : une géographie humaine*, éd. Metropolis, 2002.  
SANTSCHI Catherine, BONNET Charles, DE SENARCLENS Jean, *Encyclopédie de Genève*

*Tome 3, La vie des affaires*, éd. Association de l'Encyclopédie de Genève, 1984.  
SANTSCHI Catherine, BONNET Charles, DE SENARCLENS Jean, *Encyclopédie de Genève, L'industrie, l'artisanat et les arts appliqués, Tome 7*, éd. Association de l'Encyclopédie de Genève, 1989.  
SANTSCHI Catherine, BONNET Charles, DE SENARCLENS Jean, *Encyclopédie de Genève, Genève, ville internationale, Tome 8*, éd. Association de l'Encyclopédie de Genève, 1990.

#### **PAGES INTERNET**

<http://www.bcge.ch/pdf/economie-genevoise-2008.pdf>  
<http://www.dtp.r.org/pdf/CharteDTPR30jun03.pdf>  
<http://www.ecodiagnostic.ch>  
<http://www.fti.geneva.ch>  
<http://www.ge.ch/ocstat>  
<http://www.geneve-finance.ch>  
[http://www.osec.ch/internet/osec/en/home/invest/publications.-RelatedBoxSlot-52403-Item-List-72492-File.File.pdf/pub\\_mult\\_companies\\_on\\_the\\_move.pdf](http://www.osec.ch/internet/osec/en/home/invest/publications.-RelatedBoxSlot-52403-Item-List-72492-File.File.pdf/pub_mult_companies_on_the_move.pdf)  
[http://www.statregio-francosuisse.net/telechargements/publications/syntheses/Synthese\\_2008.pdf](http://www.statregio-francosuisse.net/telechargements/publications/syntheses/Synthese_2008.pdf)  
<http://www.unige.ch/index.html>  
[http://www.whygeneva.ch/index.php?option=com\\_content&task=view&id=832&Itemid=222&lang=en](http://www.whygeneva.ch/index.php?option=com_content&task=view&id=832&Itemid=222&lang=en)  
[http://www2.eycom.ch/publications/items/2006\\_swiss\\_attractiveness\\_survey/200609\\_ey\\_attractiveness\\_survey\\_e.pdf](http://www2.eycom.ch/publications/items/2006_swiss_attractiveness_survey/200609_ey_attractiveness_survey_e.pdf)

#### **ÉTUDES SUR GENÈVE: ENVIRONNEMENT**

##### **OUVRAGES**

<http://etat.geneve.ch/dt/amenagement/accueil.html>  
<http://www.mieuxvivresig.ch/>  
<http://www.meteoswiss.admin.ch>  
[http://www.ville-ge.ch/geneve/amenagement/v1\\_home.htm](http://www.ville-ge.ch/geneve/amenagement/v1_home.htm)  
<http://etat.geneve.ch/dt/dechets/accueil.html>  
[http://www.ge.ch/statistique/tel/publications/2007/coup\\_doeil/an-co-2007-30.pdf](http://www.ge.ch/statistique/tel/publications/2007/coup_doeil/an-co-2007-30.pdf)  
[http://www.ville-ge.ch/geneve/amenagement/site\\_plan\\_directeur\\_communal/index.htm](http://www.ville-ge.ch/geneve/amenagement/site_plan_directeur_communal/index.htm)

#### **ÉTUDES SUR GENÈVE: HABITAT**

##### **OUVRAGES**

ALTERNATIVE, *Economie Genevoise*, éd. BCGE, 2007.  
BRAUN Ulrich, HASENMAILE Fredy, RIEDER Thomas, KAUFMANN Philippe, NEFF Martin, *Marché immobilier 2008 - Faits et tendances*, éd. Credit Suisse Economic Research, 2008.

CARNAZZI WEBER Sara, HASENMAILE Fredy, RIEDER Thomas, SYDOW Nora, *Marché immobilier 2008 - Régions*, éd. Credit Suisse Economic Research, 2008.

DAEL - Direction de l'aménagement du territoire, *Faire Face au besoin en logements*, éd. DAEL, 2004.

DIVERS, *Aménagement de la zone industrielle de Plan-Les-Ouates*, éd. Département des travaux publics de Genève, 1979.

DIVERS, *Dynamismes économiques et démographiques caractérisent toujours l'agglomération transfrontalière genevoise*, éd. Observatoire statistique transfrontalier de l'espace franco-valdo-genevois, 2008.

DIVERS, *Projections démographiques 2005-2030*, éd. Observatoire statistique transfrontalier de l'espace franco-valdo-genevois, 2008.

FREI Dominique, *Le canton de Genève vu par le recensement - Population*, éd. Office cantonal de la statistique (OCSTAT) Genève, 2008.

INKEI COMMUNICATION, *Plan directeur Communal de Plan-Les-Ouates*, éd. Commune de Plan-Les-Ouates, 2009.

LEVEILLE Alain, *1896 - 2001 Projets d'urbanisme pour Genève*, éd. Georg, 2003.

MASSAGLIA Marina, *Maurice Brailard Architecte & Urbaniste*, éd. Georg, 1991.

MOKRANI Anne-Marie, *Renouvellement d'une ville centre, révision du plan directeur communal*, éd. Ville de Genève, 2007.

MONFORT Hervé, *Surfaces et loyers des logements dans le canton de Genève*, éd. Office cantonal de la statistique (OCSTAT) Genève, 2006.

MOUCHET Sophie, ROSSILLION Sophie, *Projections de ménages, de besoins en logements et de population active*, éd. Office cantonal de la statistique (OCSTAT) Genève, 2008.

QUINCEROT Richard, *Plan directeur communal: premier bilan rapide 1993-2005*, éd. Service d'urbanisme, Genève, 2005.

ROSSILLION Sophie, BENETTI Didier, *Un portrait des communes du canton et des quartiers de la ville de Genève*, éd. Office cantonal de la statistique (OCSTAT) Genève, 2008.

TIGER Gaetan, *Les conditions d'habitation dans le canton de Genève*, éd. Office cantonal de la statistique (OCSTAT) Genève, 2005.

THALMANN Philippe, *Housing market equilibrium extraordinarily low vacancy rates->1.5 % vacant dwellings are enough!*, éd. EPFL, 2008.

THALMANN Philippe, *La demande de logements à Genève*, éd. EPFL, 2008.

THALMANN Philippe, *La prise en compte de la vie après la construction*, éd. EPFL, 2008.

THALMANN Philippe, *Le panorama du marché*, éd. EPFL, 2006.

WUEST & PARTNER, *Immo Monitoring 2009*, éd. Wüest & Partner, 2009.

## ARTICLES

ALDO Ellena, *La Recette Zurichoise - on paie d'abord et on récolte*, L'Hebdo, 13-03-2008.

DE FAVERI Paolo, *Logements vides dans le canton de Genève en 2008*, OCSTAT, n°24, 29-08-2008.

DE FAVERI Paolo, *Taux de vacance des logements à Genève: 0.19% au 1er juin 2007*, OCSTAT, n°25, 13-08-2007.

DELLA CASA Francesco, *«Genève 2020» réaménagement et densification des quartiers Praille-Vernets-Acacias*, Tracés, n°20, 19-10-2005, pp.6-15.

DIVERS, *Le Projet 2007, un rendez-vous réussi, Projet d'agglomération franco-valdo-*

genevoise, 05-12-0207.

OCSTAT Genève, *Surfaces d'activités vacantes à Genève en 2008: toujours limitées, mais en hausse par rapport à 2007*, OCSTAT, n°26, 09-09-2008.

### **PAGES INTERNET**

[http://etat.geneve.ch/dt/archives/page\\_suivante-66-2188--2212.html](http://etat.geneve.ch/dt/archives/page_suivante-66-2188--2212.html)  
[http://etat.geneve.ch/dt/archives/page\\_suivante-66-2188-2213.html](http://etat.geneve.ch/dt/archives/page_suivante-66-2188-2213.html)  
[http://etat.geneve.ch/dt/archives/zone\\_agricole\\_quel\\_avenir-66-2188-2214.html](http://etat.geneve.ch/dt/archives/zone_agricole_quel_avenir-66-2188-2214.html)  
<http://www.cgionline.ch>  
<http://www.ge.ch/statistique/statistiques/communes/welcome.asp>  
<http://www.ge.ch/statistique/statistiques/domaines/welcome.asp>  
<http://www.ge.ch/statistique/statistiques/indicateurs/welcome.asp>  
[http://www.geneve.ch/legislation\\_l\\_4\\_05](http://www.geneve.ch/legislation_l_4_05)  
[http://www.geneve.ch/legislation\\_l\\_1\\_35](http://www.geneve.ch/legislation_l_1_35)  
[http://www.geneve.ch/legislation\\_l\\_5\\_20](http://www.geneve.ch/legislation_l_5_20)  
[http://www.geneve.ch/legislation\\_L5\\_05](http://www.geneve.ch/legislation_L5_05)  
[http://www.geneve.ch/legislation/rsg\\_l1\\_30.html](http://www.geneve.ch/legislation/rsg_l1_30.html)  
<http://www.geneve.ch/statistique/recensement>

### **ÉTUDES SUR GENÈVE: HISTOIRE URBAINE**

#### **OUVRAGES**

CANOSA Anne, TOUMI Isabelle, *1896-2001 Projets d'urbanisme pour Genève*, éd. Genève - Centre de recherche sur la rénovation urbaine, 2003.  
MANGEAT Vincent, *Enseignement in Situ Genève*, éd. EPFL, 1997.  
ZUMTHOR Bernard, *Histoires de cartes, Genève, XVe-XXe siècle*, éd. Georg, 2005  
BRULHART Armand, *Répertoire de cartes et plans de Genève 1798-1975*, éd. Université de Genève, Ecole d'architecture, 1982.

#### **ARTICLES**

DE FAVERI Paolo, *Surfaces d'activités vacantes à Genève*, Communiqué de presse (OCSTAT), 09-09-2009.  
GUENAT Marc, *Que faut-il construire à la Praille?*, Tribune de Genève, 29-09-2009.

#### **PAGES INTERNET**

[http://etat.geneve.ch/dt/amenagement/a\\_votre\\_service-direction\\_generale\\_amenagement\\_territoire-6642.html](http://etat.geneve.ch/dt/amenagement/a_votre_service-direction_generale_amenagement_territoire-6642.html)  
[http://etat.geneve.ch/dt/amenagement/plq\\_adoptes\\_2006-691-3236.html](http://etat.geneve.ch/dt/amenagement/plq_adoptes_2006-691-3236.html)  
[http://etat.geneve.ch/dt/amenagement/plq\\_maurice\\_brailard-691-3236-7615.html](http://etat.geneve.ch/dt/amenagement/plq_maurice_brailard-691-3236-7615.html)  
[http://fr.wikipedia.org/wiki/Histoire\\_de\\_Genève](http://fr.wikipedia.org/wiki/Histoire_de_Genève)  
<http://metropolegeneve.blog.tdg.ch/urbanisme>  
<http://www.architectes.org/actualites/concours-international-d-urbanisme-ab-geneve-2020-bb>



<http://www.genevesuisse.com>  
<http://www.memo.fr/dossier.asp?ID=564>  
[http://www.revue-traces.ch/pdf\\_anzeigen.php?pdf=tra1220063536.pdf](http://www.revue-traces.ch/pdf_anzeigen.php?pdf=tra1220063536.pdf)  
[http://www.universalis.fr/encyclopedie/H980901/GENEVE\\_histoire.htm](http://www.universalis.fr/encyclopedie/H980901/GENEVE_histoire.htm)  
<http://www.ville-ge.ch/fr/decouvrir/histoire/index.htm>  
<http://www.1two.org/site-fas-geneve-2020-concours-d-urbanisme-2455>

## **ÉTUDES SUR GENÈVE: TRANSPORT**

### **OUVRAGES**

COMTESSE Xavier, *Le feu au lac : vers une région métropolitaine lémanique*, éd. NZZ Libro, 2006.

JEMELIN Christophe, KAUFMANN Vincent, BARBEY Julie, KLEIN Tina, Giuseppe PINI, *Politiques de transport et inégalités sociales d'accès*, éd. EPFL Enac Faculté de l'environnement naturel, architectural et construit, 2007.

JEMELIN Christophe, KAUFMANN Vincent, *Microcensment transports 2000. Document de synthèse*, éd. EPFL Enac faculté de l'environnement naturel, architectural et construit, 2000.

JOUVE Bernard, *Les politiques de déplacements urbains en Europe: l'innovation en question dans cinq villes européennes*, éd. L'Harmattan, 2003.

KAUFMANN Vincent, *Re-thinking mobility contemporary sociology*, éd. Ashgate, 2002.

KAUFMANN Vincent, *Qualité de l'air et politique des transports à Genève*, éd. EPFL, 2000.

KAUFMANN Vincent, SCHULER Martin, CREVOISIER Olivier, ROSSEL Pierre, *Mobilité et motilité. De l'intention à l'action*, éd. EPFL Enac faculté de l'environnement naturel, architectural et construit, 2004.

PRIMATESTA Alain, *Les tramways genevois: l'histoire continue demain*, éd. Mythraz, 2005.

### **ARTICLES**

COMTESSE Xavier, *Cointrin: un aéroport sans avenir*, *Tracés*, n°7, 2008, pp.27-30.

KAUFMANN Vincent, *From the rationales behind car and public transport use to coherent transport policies* *World Transport Policy and Practice*, n°6, 2000, pp. 8-17.

SCHULER Martin, KAUFMANN Vincent, *Les transports publics à l'épreuve des mutations de la pendularité*, éd. DISP, n°2, 2005, pp.40-50.

### **PAGES INTERNET**

[Ftp://ftp.geneve.ch/statistique/publication/coup\\_doeil/2005/an-co-2005-20.pdf](Ftp://ftp.geneve.ch/statistique/publication/coup_doeil/2005/an-co-2005-20.pdf)  
<http://cities.media.mit.edu/information/publications07.html>  
<http://cours-enac.epfl.ch/page67020.html>  
[http://mct.sbb.ch/mct/en/infra-dienstleistungen/infra-bau/infra-grossprojekte/infra-ceva\\_geneve.htm](http://mct.sbb.ch/mct/en/infra-dienstleistungen/infra-bau/infra-grossprojekte/infra-ceva_geneve.htm)  
<http://rue-avenir.ch/groupe-conseil/accueil.html>

<http://transp-or.epfl.ch>  
<http://www.actif-traffic.ch>  
<http://www.aspic.ch>  
<http://www.astra.admin.ch>  
<http://www.ate-ge.ch>  
<http://www.cff.ch>  
<http://www.cgn.ch>  
<http://www.citec.ch>  
<http://www.crfginfo.org>  
<http://www.dtp.org>  
<http://etat.geneve.ch/geoportail/geomobilite/>  
[http://www.flaneurdor.ch/home/page.aspx?page\\_id=1300&globalkeyword=genf](http://www.flaneurdor.ch/home/page.aspx?page_id=1300&globalkeyword=genf)  
<http://www.fubicy.org>  
<http://www.future-mobility.org>  
<http://www.geneve.ch/otc/>  
<http://www.geneve.ch/parkings/welcome.html>  
[http://www.geneve.ch/statistique/publications/pdf/2007/coup\\_doeil/an-co-2007-34.pdf](http://www.geneve.ch/statistique/publications/pdf/2007/coup_doeil/an-co-2007-34.pdf)  
<http://www.gva.ch/Desktopdefault.aspx/tabid-11/>  
<http://www.itsswitzerland.com/de>  
<http://www.mouettesgenevoises.ch>  
<http://www.news-service.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/8209.pdf>  
<http://www.planet21.ch>  
<http://www.smile-europe.org/frame22.html>  
<http://www.statregio-francosuisse.net>  
<http://www.tcs.ch>  
<http://www.tfl.gov.uk/assets/downloads/interchange.pdf>  
<http://www.thamesclippers.com>  
<http://www.tpg.ch>  
<http://www.transport.nsw.gov.au/publications/interchange-design-guidelines.pdf>  
<http://www.trendhunter.com/new/category/Environmental-Trends>  
[http://www.unige.ch/ses/geo/oum/quelle%20\(im\)%20mobilite%20en%202025.pdf](http://www.unige.ch/ses/geo/oum/quelle%20(im)%20mobilite%20en%202025.pdf)  
<http://www.urbantransport-technology.com/projects/geneva/#extensions>  
<http://www.uvek.admin.ch/index.html?lang=fr>  
<http://www.unireso.ch/pages/index.shtml>  
[http://www.ville-ge.ch/geneve/amenagement/site\\_info-velo/index.htm](http://www.ville-ge.ch/geneve/amenagement/site_info-velo/index.htm)  
[http://www.ville-ge.ch/geneve/plan-pietons/index\\_ang.html](http://www.ville-ge.ch/geneve/plan-pietons/index_ang.html)  
<http://www.way-tram.ch>  
[http://195.15.24.5/CEVA/menu/ceva\\_en\\_bref](http://195.15.24.5/CEVA/menu/ceva_en_bref)  
[http://212.203.98.98/WW70AWP/WW70AWP.EXE/CONNECT/GARE\\_ROUTIERE](http://212.203.98.98/WW70AWP/WW70AWP.EXE/CONNECT/GARE_ROUTIERE)

COPYRIGHT LAPA - AVRIL 2009  
corrigé et réimprimé pour l'exposition **GVA Cube** en MARS 2010