Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 81 (1955)

Heft: 19-20: École polytechnique fédérale Zurich: centenaire 1855-1955, fasc. no 1

Artikel: Faut-il étendre les zones urbaines de Genève

Autor: Marais, A.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-61358

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.07.2025

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

gny. Les propriétaires sont ainsi indépendants du climat genevois en ce qui concerne la pluie ; quand il fait trop sec, ils arrosent. Cette entreprise a fait ses preuves depuis trois ans et les propriétaires intéressés sont heureux d'être économiquement au bénéfice de la sécurité du rendement.

En Suisse, les améliorations foncières s'étendent encore au domaine de la colonisation, soit création de fermes isolées, de l'aménagement de logements pour domestiques, aux assainissements d'étables ainsi qu'aux adductions d'eau et l'aménagement de pâturages. Ensuite de la lutte contre la tuberculose bovine, Genève subventionne l'assainissement des étables, mais cette action est tout à fait limitée.

Conclusions

Les améliorations foncières jouent aujourd'hui encore un rôle important dans l'économie agricole de notre petit canton. Elles le jouent de plus en plus dans l'économie du monde entier.

Genève est à l'avant-garde des réalisations et des transformations réalisées dans le domaine particulier de la production de denrées alimentaires. L'allocation de subventions par l'Etat ne constitue pas de simples largesses, mais bien des moyens efficaces d'atteindre des buts précis ressortissants à la politique générale. Les améliorations foncières contribuent largement à la stabilité économique de l'agriculture et elles sont un des meilleurs moyens de la lutte contre l'exode rural. C'est la raison pour laquelle les autorités du canton de Genève, soit Gouvernement, soit Grand Conseil, les ont toujours encouragées.

FAUT-IL ÉTENDRE LES ZONES URBAINES DE GENÈVE ?

par A. MARAIS, architecte E.P.F.
Chef de l'Urbanisme, à Genève

Le rapport sur le développement de Genève paru en 1948 sous les auspices de l'Etat et de la Ville a formulé les idées directrices qui guident les services techniques des administrations publiques en ce qui concerne l'équipement général en voies de communication, établissements scolaires, hôpitaux, etc.

Il propose en outre de limiter, dans l'extension future du noyau urbain, le nombre des habitants à 300 000 environ et de créer, ensuite, une cité satellite dans la région du port fluvial projeté à Peney.

Cette suggestion tient compte d'une situation géographique particulière à laquelle s'adapte la conception moderne tendant à ne pas laisser prendre à une ville des proportions trop grandes qui occasionneraient des difficultés de fonctionnement interne et des conditions de vie indésirables pour les habitants.

L'extension maximum du noyau urbain correspondrait à une tranche périphérique d'environ 500 m ajoutée à la région urbaine définie par le plan des zones de construction actuellement en vigueur. Cette extension est une réserve pour l'avenir.

Pour l'instant, les zones urbaines existantes sont encore en bonne partie aménagées en lotissements de villas ou couvertes de constructions de peu d'importance.

Un aménagement convenable assurerait le logement d'environ 40 000 habitants supplémentaires.

Le problème actuel est de trouver comment provoquer un aménagement total des zones existantes, ceci en vue de limiter les dépenses en équipements publics, tout en favorisant la création de logements économiques qui font défaut quand ceux à haut loyer paraissent en nombre suffisant. Résoudre ce problème semble une gageure.

* * *

Avant de chercher une solution, il faut procéder à l'examen des conditions dans lesquelles les aménagements sont effectués.

Les principales bases légales cantonales sont :

— La loi sur les routes qui permet la création d'un réseau de rues, de routes et de chemins.
— La loi sur l'extension qui autorise l'expropriation des terrains privés nécessaires aux installations d'intérêt public et l'établissement de « plans d'alignements », de « plans d'aménagements » et de « plans d'extension » fixant la position et l'importance des bâtiments sur les terrains privés.
— La loi sur les constructions et installations diverses de 1940, qui détermine leurs rapports, leurs mesures et leurs destinations dans chaque zone délimitée sur le plan annexé à la dite loi.

Depuis cette date, les autorités législatives ont approuvé quelques modifications de détail des zones urbaines et industrielles.

Elles ont délimité, en V^e^ zone, l'aire d'application de la loi fédérale de 1952 sur la protection de l'agriculture et ont, en outre, introduit dans la loi sur les constructions une nouvelle disposition qui réserve cette aire aux exploitations agricoles et aux grands domaines de plaisance exclusivement.

La campagne genevoise est ainsi protégée d'un empiétement déréglé des banlieues et les autorités cantonales et communales peuvent diriger, selon leurs ressources, l'équipement des terrains, des routes, égouts, etc., au fur et à mesure des besoins réels et en des lieux déterminés.

* * *

Pour passer du plan des zones aux plans d'aménagements ou d'extension que prévoit la loi sur l'extension, nous devons auparavant tenir à jour et reprendre

continuellement un « plan directeur » tenant compte de tous les besoins de l'équipement collectif, fondé sur les moyens juridiques existants et modéré quant aux conséquences économiques des dispositions projetées.

Dans la plupart des cas, la position des bâtiments prévus au plan directeur est arrêtée en vertu de la loi sur l'extension qui permet de fixer les alignements en bordure de rues, routes et chemins.

Cette position est aussi fréquemment établie d'un commun accord entre les propriétaires des parcelles et les autorités compétentes.

Parfois, s'il s'élève une discordance entre les intérêts privés et publics, une partie du plan directeur doit prendre une valeur réglementaire (« plan d'aménagement ») ou une force de loi (« plan d'extension »).

Au surplus, ces mesures ne devraient entrer en vigueur qu'au moment de la réalisation des projets, suivant la destination ultime des bâtiments, les circonstances particulières, le goût et la technique des constructeurs.

Examinons l'influence de l'état parcellaire existant sur les aménagements réalisables sous le régime légal actuel qui ne possède pas de disposition concernant l'obligation, pour des propriétaires de terrains urbains, d'effectuer des remembrements en vue de faciliter une reconstruction rationnelle des îlots.

Dans la haute ville et dans le Vieux-Carouge qui sont régis par des lois spéciales visant à la conservation des alignements de rues et des gabarits existants, cette influence est sans conséquences graves sur la reconstruction. Tout au plus pourrait-on désirer parfois que quelques bâtiments contigus soient reconstruits simultanément en vue d'en assurer l'harmonie.

Il va de soi que cette influence est nulle dans un lotissement de grand domaine, les bâtiments étant agencés en toute liberté selon une composition désirée par les constructeurs eux-mêmes en accord avec les pouvoirs publics (exemples : quartiers de Vermont, des Artichauts et de Beaulieu ; quartier de Cayla).

Lorsque le lotissement d'un terrain à bâtir est constitué trop longtemps avant la période de construction, il y a parfois un désaccord entre l'aménagement prévu, les conceptions de l'urbanisme actuel et les dispositions légales en vigueur (exemple : partie supérieure du quartier de Montchoisy).

Certains rares quartiers de villas inclus dans la IIIe zone urbaine et formés de grands lots sont en voie de transformation en quartiers de bâtiments locatifs sans qu'il y ait discordance entre l'état préexistant des parcelles et un aménagement admissible (exemples : quartiers de Malagnou, de Champel et de la Servette).

Tous les autres quartiers formés de petits lots requièrent des groupements de biens-fonds qui suscitent des surenchères telles qu'elles rebutent les constructeurs ou chargent les opérations immobilières au grand dam des futurs locataires.

Dans la plupart des quartiers de IIe zone, conçus dans la deuxième moitié du XIXe siècle aux Pâquis, aux Eaux-Vives et à Plainpalais, l'état parcellaire conduit au maintien presque absolu des constructions en limite des rues établies.

Car, si l'on envisageait d'édifier sur un îlot très subdivisé un bloc élevé et dégagé, en lieu et place de bâtiments construits en périphérie et de cours fermées, un remembrement foncier, en l'état actuel des lois, conduit inéluctablement à l'opération suivante, semblable à celle effectuée au quartier des Terreaux : les pouvoirs publics rachètent à l'amiable les futurs terrains à bâtir, le rachat par expropriation n'étant valable que pour le futur domaine public.

Un seul propriétaire qui refuse de vendre un terrain sans lequel le remembrement est irréalisable empêche toute reconstruction pendant un temps indéterminé durant lequel les capitaux investis sont sans rapport et le quartier en tout ou partie désaffecté.

Cette opération ne peut donc être généralisée. Elle conduirait à un monstrueux engagement des deniers publics, à une lenteur inadmissible de la reconstruction des îlots et à une désaffectation durable de locaux pour le seul bien de ceux qui, jouissant de terrains pourtant inconstructibles sous leurs formes actuelles, attendent un pont d'or pour se désister de leurs droits.

Cependant, cette opération devrait quand même être appliquée à certains quartiers tel que celui des Grottes où le tracé des artères est impropre à la circulation générale désirable et à la reconstruction de bâtiments adaptés à une situation exceptionnelle, à proximité de la gare et en plein centre de la rive droite.

* * *

Nous constatons donc qu'au moyen des seules dispositions légales actuelles, il est en pratique extrêmement difficile de régénérer des quartiers urbains déjà lotis et partiellement construits selon des agencements désuets ; que la transformation de quartiers de villas à petites parcelles en quartiers urbains se bute aussi à des surenchères sur la valeur des terrains qui prohibent souvent la construction urbaine, et que, dans chacun de ces deux cas, l'intérêt général demande l'obtention rapide de remaniements parcellaires sans surenchères spéculatives exagérées sur la valeur des terrains.

Nous sommes obligés de conclure à la nécessité plus aiguë que jamais d'obtenir de nos pouvoirs législatifs les mesures qui s'imposent, dans le cadre de nos institutions légales et constitutionnelles en vue de permettre des remembrements fonciers urbains.

Nous rappelons que les juristes du Département des travaux publics avaient, déjà en 1935, rédigé à ce sujet un projet de loi fort complet.

Au surplus, la construction ou la reconstruction d'un quartier ou d'un îlot devrait être reconnue en principe clause d'utilité publique dans certains cas particuliers. A la Praille, par exemple, l'Etat possède un grand territoire dans lequel sont imbriquées quelques rares parcelles privées. Il sera prochainement en mesure de lotir après avoir procédé à l'équipement des terrains en voies, canalisations, etc.

Or, les parcelles privées obstruent certains des îlots prévus. Elles nuisent à l'usage d'un bien public. De plus elles procureraient à leurs propriétaires un bénéfice spéculatif dû essentiellement à des aménagements auxquels ils n'auraient pas participé.

Pour ces deux raisons, l'expropriation des parcelles devrait être admise dans ce cas et dans d'autres similaires.

* * *

Revenons à la recherche d'une solution du problème posé : provoquer un aménagement total et convenable des zones existantes et favoriser la création de logements économiques à destination de personnes à faibles revenus.

L'obstacle principal à la construction de logements résulte des surenchères sur la valeur des terrains.

D'aucuns proposent l'extension des zones urbaines en vue de mettre un grand nombre de parcelles à bâtir sur le marché. Ce moyen susciterait de grandes dépenses publiques en équipement urbain de rues, canalisations, etc., allongerait inutilement les parcours pour de nombreux habitants et provoquerait pendant de longues périodes la présence de grands bâtiments locatifs au sein des quartiers de villas périphériques.

En outre, les terrains à bâtir déclassés seraient probablement aussi sujets aux surenchères résultant de la nécessité de remembrer les parcelles d'un quartier de villas pour les transformer en parcelles de quartier urbain comme c'est le cas actuellement dans la IIIe zone existante.

Faute de mesures légales assurant le remembrement parcellaire urbain, cette proposition semble offrir tous les inconvénients sans résoudre les deux questions du problème.

D'autres suggèrent de rehausser les gabarits légaux dans les zones urbaines existantes. Les conséquences seraient déplorables pour les habitants si le rapport de la distance entre les bâtiments à la hauteur de ceux-ci n'était pas au moins égal au rapport actuel.

Or, garder un rapport convenable impliquerait inéluctablement des modifications d'alignements dans tout le centre urbain, une désordonnance fâcheuse au point de vue esthétique et des remembrements parcellaires impraticables sous le régime légal actuel.

Nous constatons que, dans l'immédiat, nous en serons probablement réduits à résoudre le problème au moyen d'un palliatif : accepter la création de quartiers économiques satellites hors des zones urbaines actuelles aux conditions suivantes :

1. Que les quartiers envisagés soient situés en des lieux où, maintenant et à l'avenir, ils ne nuisent pas à l'aspect de la région.
2. Qu'ils forment des ensembles définis.
3. Que la valeur des terrains considérés soit beaucoup plus petite que celle des terrains urbains.
4. Que les pouvoirs publics procurant des prêts hypothécaires à faibles taux soient en mesure d'exiger des loyers bas et un maximum de revenu pour les locataires.
5. Que la réalisation complète de chaque quartier soit effectuée à bref délai.

Nous pourrions ainsi répondre tout au moins au besoin social de logements économiques, quels que soient les inconvénients résultant de l'éloignement de ces quartiers, tant pour les habitants que pour les nstallations publiques.

Il n'est pas exclu, au surplus, que l'abondance de logements à bas loyers provoque finalement un fléchissement du prix des terrains à bâtir au sein des zones urbaines actuelles, prix suscité par la surenchère et qui paralyse la reconstruction selon un aménagement désirable.

Ce palliatif n'est justifiable que pour une raison d'ordre social et ne saurait être d'un usage généralisé.

L'extension des zones urbaines, lorsqu'elle sera réellement nécessaire, devrait s'effectuer par morceau d'une certaine étendue immédiatement contigu à ces zones si l'aménagement complet du morceau est réalisable rapidement sans frais exagérés pour les pouvoirs publics.

Ces conditions impliquent que les constructeurs auraient préalablement pris possession de l'ensemble des parcelles.

Espérons qu'une loi sur les remembrements fonciers pourra alors faciliter les opérations dans des conditions économiques satisfaisantes.

LA TRAVERSÉE DES VILLES SUISSES PAR LES AUTOROUTES

par J.-J. DÉRIAZ, architecte E.P.F., Genève

Nous savons maintenant que le réseau des autoroutes suisses n'évitera pas les villes. L'idée de l'autostrade Genève-Romanshorn contournant toutes les villes a fait son temps. Elle est insoutenable au point de vue suisse.

Du reste, les expériences faites maintenant aux Etats-Unis nous confirment l'erreur que l'on commettrait ainsi :

Pour empêcher que les centres de leurs villes s'atrophient davantage, les Américains se voient maintenant placés devant la nécessité absolue de créer à grands frais de nouvelles voies de communication à circulation rapide, donc autant que possible indépendantes du réseau actuel, reliées aux autoroutes et grandes artères interurbaines et les faisant ainsi pénétrer jusqu'au cœur de leurs cités. Ces nouvelles routes appelées routes express *(Expressways) sont de préférence surélevées ou abaissées par rapport aux autres rues et se raccordent par des rampes aux principales rues existantes. On permet ainsi aux véhicules d'atteindre facilement le centre de la ville ou de la traverser sans danger et sans perte de temps. Toutes les villes de quelque importance projettent ou construisent maintenant des routes express parfois en réseau complet, souvent en simple croix routière, ou même comme unique artère qui traverse de part en part la ville.*

(Extrait d'un article de M. J. L. Biermann, dans *Touring* nº 33, de 1954.)