

L'impact des infrastructures de transport: plaidoyer pour l'aménagement régional

Autor(en): **Gardet, Gilles**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **115 (1989)**

Heft 10

PDF erstellt am: **19.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-76923>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

L'impact des infrastructures de transport

Plaidoyer pour l'aménagement régional

A l'occasion de la votation cantonale de juin 1988 sur l'initiative en faveur d'une nouvelle traversée de la rade, un groupe d'urbanistes, tous membres de la SIA, a pris une position très réservée, qui n'a pas fait l'unanimité dans les rangs de la SIA. Les délais très courts de cette démarche n'ont pas permis qu'un débat satisfaisant s'instaure à cette occasion. On voudrait ici reprendre et développer les questions soulevées, pour montrer que les professionnels de l'aménagement du territoire ne devraient pas rester passifs face à l'enjeu considérable qu'engageront les décisions à prendre en matière d'infrastructure.

Des routes pour quoi faire ?

Il faudrait tout d'abord dissiper quelques malentendus qui obscurcissent le débat sur l'utilité des nouvelles infrastructures routières, dont la traversée de la rade peut être un exemple. Tout d'abord : *une nouvelle route ne servirait*

PAR GILLES GARDET,
GENÈVE

qu'à résoudre un problème, supposé connu, de circulation.

En réalité, la fonction des nouvelles voies de transport va bien au-delà de cette utilité immédiate. A plus long terme, ces infrastructures agissent en réalité comme de puissants instruments de développement et d'urbanisation, en particulier dans les conditions économiques que nous connaissons. Cette fonction seconde, qui se révèle souvent être la principale, a été reconnue par nos prédécesseurs, par exemple les bâtisseurs des ponts construits successivement à Genève au cours du XIX^e siècle, mais aussi par certains promoteurs du développement régional (voir le débat sur la Transjurane ou les nouvelles transversales alpines).

Un deuxième malentendu est parfois entretenu au sujet des projets routiers : *non seulement une nouvelle route ne servirait qu'à résoudre un problème de transport, mais elle devrait aussi poser une limite à l'urbanisation.* C'est un argument souvent entendu à propos des projets de contournement routier des localités. On comprend que ce ne puisse être que très exceptionnellement le cas et que, si de puissants moyens de contrôle de l'occupation du sol ne sont pas appliqués, les nouvelles routes agissent plutôt comme des accélérateurs et des diffuseurs de l'urbanisation.

Il faut regretter que jusqu'ici *ces relations réciproques entre l'aménagement du territoire et les infrastructures de transport* aient été escamotées des discussions sur la nouvelle traversée de la rade, même dans les milieux dits professionnels.

Quel développement pour Genève ?

Une nouvelle traversée routière de la rade de Genève qui, comme le demandait l'initiative, ne se limite pas à un dédoublement du pont du Mont-Blanc mais soit raccordée à la « moyenne ceinture », résoudra peut-être une partie des problèmes actuels d'accès au centre ville ; elle aura surtout pour effet de *modifier considérablement les conditions d'accessibilité du territoire*, en créant un nouveau couloir privilégié allant de la région de Collex-Bossy à celle de Cologny et des Trois-Chêne, plus largement de l'agglomération de Ferney à celle d'Annemasse. Cet impact a d'ailleurs été reconnu dans la prise de position du Conseil administratif de la Ville en faveur de la moyenne traversée, en février 1986. Vue sous cet angle, la question n'est donc pas seulement de savoir comment les accès à la nouvelle traversée pourront être intégrés dans le réseau routier existant sur les deux rives, ce qui n'est déjà pas une mince affaire, mais aussi et surtout : *veut-on promouvoir ce nouveau développement de l'urbanisation, et sous quelle forme ?*

Il faut aussi savoir que les effets de cette infrastructure ne s'arrêteront pas là, mais que le développement de l'urbanisation qu'elle aura entraîné provoquera en retour une demande accrue de déplacements et certainement de nouveaux problèmes de transport, entièrement conditionnés par l'usage prédominant de l'automobile. Les répercussions à plus long terme

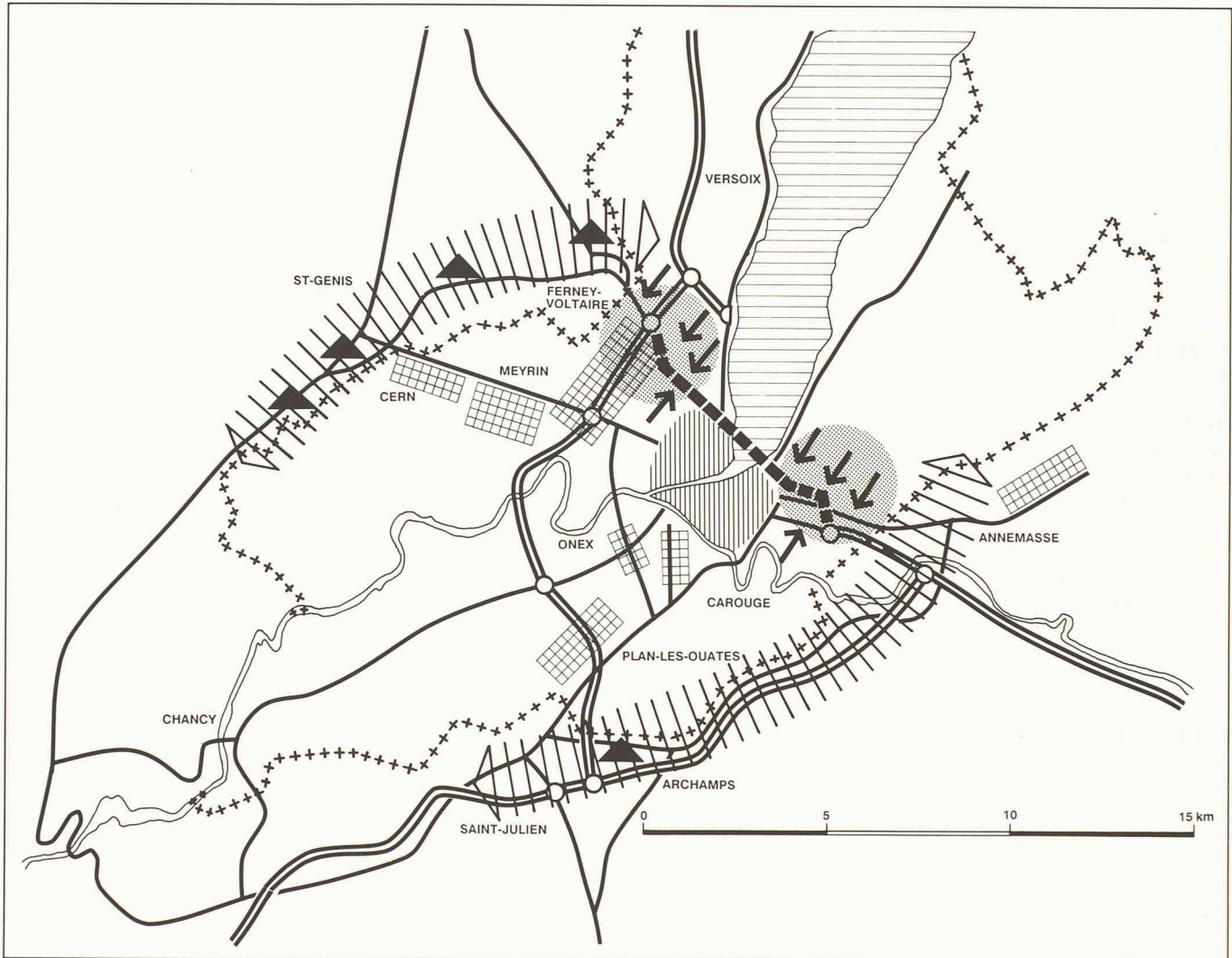
d'une telle décision se propageront bien au-delà de la frontière étroite et désuète qui entoure Genève.

Genève dans sa région : vers une mégalopole ?

Toutes les analyses confirment que l'aire d'attraction de l'agglomération de Genève ne cesse de s'étendre. Il en résulte une augmentation continue des déplacements, en nombre et en distance. Cette progression des « besoins » de transport n'est pas linéaire mais exponentielle, les facteurs de multiplication étant l'élévation du niveau de vie et la baisse relative des coûts de transport, ainsi que le développement de l'offre de transports par route et par rail.

Cette tendance a toutes les chances de se poursuivre avec l'intégration de fait de la Suisse dans les économies et les systèmes d'échange européens, qui favorisera des concentrations toujours plus larges. Genève paraît en effet bien située dans ce contexte de concurrence entre régions.

A l'intérieur du bassin genevois, les entreprises auront de plus en plus tendance à se localiser selon la loi des avantages maximaux, c'est-à-dire dans les zones où simultanément l'accessibilité régionale est la meilleure, où les services centraux restent à une distance tolérable et où le prix des terrains est encore le moins élevé en comparaison de ces avantages. Ce mouvement est très largement amorcé et on peut en constater chaque jour la poursuite. La relocalisation des entreprises se dessine en effet sur une double couronne, la première étant celle bénéficiant de la moyenne ceinture et des jonctions avec l'autoroute, la seconde étant créée par l'effet de bord de la frontière. Il ne se passe pas de semaine sans que soient révélés de nouveaux projets confirmant à la fois l'éclatement des fonctions de production et de loisir et leur réinstallation le long des principaux axes de transport. Tandis qu'en périphérie de l'agglomération naissent de nouveaux centres d'activité (« rectangle d'or » de Cointrin, secteur de Lancy-Les Mouilles), deux axes de développement se dessinent le long de la frontière, de Ferney à Saint-



Les infrastructures de transport et leur insertion dans l'agglomération genevoise.

Genis au nord, et d'Annemasse à Saint-Julien au sud.

Quelle étude d'impact pour la traversée de la rade ?

L'examen des tendances d'évolution nous ramène à la prise de position évoquée au début de cet article : le problème de la nouvelle traversée de la rade ne peut pas être envisagé sous l'angle myope des seuls encombrements actuels. Ce pourrait être une *pièce maîtresse pour la restructuration à long terme de l'ensemble de l'agglomération*. Mais à défaut d'une volonté de planification globale et de réels moyens de contrôle, ne doit-on pas en redouter plutôt les *effets de déstructuration* ? En particulier, elle risque d'induire au moins autant de nouveaux problèmes de transport qu'elle aura contribué à en résoudre initialement. *Veut-on de ce développement et peut-on en assumer toutes les conséquences, en particulier l'urbanisation accélérée de tout le couloir qu'elle desservira directement ?*

On ne peut pas admettre non plus que ces problèmes ne soient étudiés que sous l'angle des transports privés et du

trafic automobile. Genève ne devrait pas répéter à une plus vaste échelle l'option automobiliste prise dans les années soixante, dont elle paie aujourd'hui lourdement les conséquences. *Quel rôle donner aux transports publics à l'échelle de la région ? Quelle est la forme d'urbanisation la plus appropriée pour qu'une option différente ait quelque chance de succès ?*

En conclusion, il paraît indispensable que les études d'impact qui doivent être entreprises prochainement sur les différentes variantes de traversée de la rade ne se limitent pas aux effets à courte portée et aux habillages cosmétiques destinés à les rendre acceptables, mais qu'elles abordent l'ensemble des répercussions sur l'agglomération et surtout les moyens à mettre en œuvre pour les contrôler. Ces répercussions sont à étudier à trois niveaux de planification bien distincts :

- celui des quartiers directement touchés par les ouvrages de traversée et par le trafic induit localement ;
- celui du couloir qui sera desservi sur territoire genevois par les routes d'accès à la nouvelle traversée, du secteur du Grand-Saconnex à celui des Trois-Chêne ;

- celui de la nouvelle agglomération à organiser de part et d'autre de la frontière.

On doit regretter que dans ce contexte aucune étude sérieuse d'aménagement du territoire n'ait été entreprise à l'échelle de la région. Tous les indices portent à penser que dans une génération, quelle que soit formellement la place de la Suisse dans la Communauté européenne, la frontière qui enserrme Genève aura quasiment disparu dans les faits. Il paraît indispensable d'anticiper ce bouleversement en essayant de maîtriser l'essentiel du développement dans trois domaines clés au moins : les *infrastructures de transport*, la *localisation des activités* et l'*environnement* compris au sens large (protection générale du milieu, espaces verts et territoires agricoles).

Adresse de l'auteur :

Gilles Gardet
Urbaniste-aménageur SIA-FUS
8, place Grenus
1201 Genève