

# CONSTRUCTION & BÂTIMENT

PROJETS ET CHANTIERS  
DES PROFESSIONNELS DU BÂTIMENT

UNE ÉDITION

## ESPACES

CONTEMPORAINS

CHF 8.-



Le site de l'Etoile est la pièce majeure du développement urbain Praille Acacias Vernets (PAV). Le projet de Pierre Alain Dupraz Architectes et Gonzalo Byrne Arquitectos prévoit l'intégration d'immeubles de très grande hauteur à proximité de la gare de Lancy - Pont Rouge.

# GENÈVE AU CENTRE

Depuis quelques années, grues et machines s'activent au bout du Léman. La Cité de Calvin construit, se transforme et s'adapte aussi vite que possible pour devenir le centre de la métropole du Grand Genève. Il aura fallu plus d'une décennie pour mettre en place les projets actuels et déjà les planificateurs regardent vers l'avenir.

Héloïse Galling





Le quartier des Vernets, construit sur l'ancienne caserne, s'inscrit dans l'héritage des grands ensembles locatifs genevois. Plusieurs bureaux d'architectes romands collaborent sur ce premier chantier du PAV.

© Loomy / Loosgen Merazzi



© Magali Grandin

A Meyrin, les espaces publics de l'écoquartier des Vergers ont été aménagés dans le respect des principes de l'agriculture urbaine. Une coopérative agricole est en charge de l'entretien des extérieurs et du maraîchage des parcelles. Les produits récoltés sont revendus au sein même du quartier.

## GENÈVE NOUVEAUX QUARTIERS

### GRANDS PROJETS

Tous les grands projets urbains ci-dessous seront en chantier ou réalisés d'ici à la fin de la législature en 2023.

#### 1 PRAILLE ACACIAS VERNETS (PAV)

En quelques décennies, ce secteur industriel deviendra un ensemble de quartiers urbains mixtes comprenant un grand parc de 6 hectares, deux rivières et de nombreux espaces publics. 12'400\* logements à terme. Début du chantier des Vernets prévu horizon 2020.

#### 2 CHERPINES

Nouveau quartier sur les communes de Confignon et de Plan-les-Quates. 4'000\* logements environ.

#### 3 GRANDS ESSERTS

Nouveau quartier à Veyrier. 800\* logements environ pour la première phase, d'ici à 2026, et 400\* logements après 2030.

#### 4 BERNEIX

Nouveau quartier. 1'600\* logements environ d'ici à 2026. 2'800\* à moyen terme et 5'700\* à long terme.

#### 5 COMMUNAUX D'AMBILLY

Nouveau quartier à Thônex. 2'400\* logements environ. Première étape de 670 logements en cours de construction.

#### 6 CHÂTELAINÉ

Evolution de quartiers existants. 2'300\* logements environ d'ici à 2030.

#### 7

#### VERNIER - MEYRIN - AÉROPORT

Evolution de quartiers existants et nouveaux quartiers: 2'200\* à 2'500\* logements environ planifiés d'ici à 2030. Dont 1'000 logements en construction pour le quartier de l'Étang.

#### 8

#### GRAND-SACONNEX

Evolution de quartiers existants et nouveaux quartiers: 1'300\* logements environ planifiés d'ici à 2030.

#### 9 ZIMEYSAVER

Projet des zones industrielles de Meyrin, Satigny et Vernier, avec un potentiel de 10'000 emplois supplémentaires d'ici à 2030.

#### 10 LA CHAPELLE - LES SCIERES

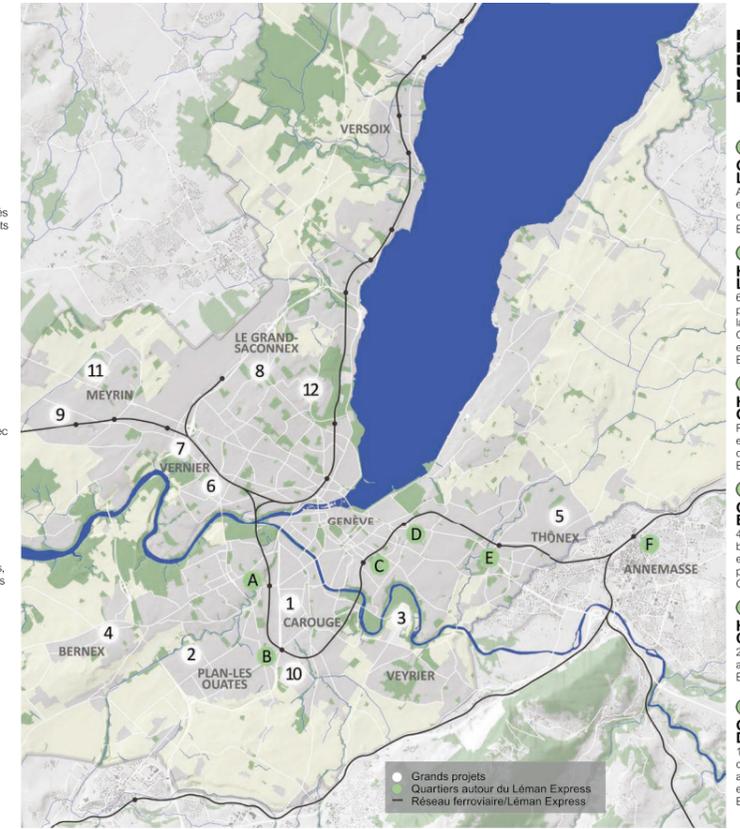
Nouveaux quartiers sur les communes de Lancy et de Plan-les-Quates, avec 1'300 nouveaux logements, dont environ 420 terminés et plus de 270 en construction.

#### 11 LES VERGERS

Nouveau quartier à Meyrin. 1'250\* logements. En construction.

#### 12 JARDIN DES NATIONS

Rénovation et construction de bâtiments de sièges des organisations internationales (Pais des Nations, Campus santé, BIT, OMS, UIT, COE, FICR...). Cité internationale du Grand Morillon. Cité de la Musique, route des Nations reliant le quartier à l'autoroute, ligne de tram Nations - Grand-Saconnex, axes de mobilité douce et réhabilitation d'espaces verts. En construction.



\*Estimations pouvant être adaptées dans le cadre du processus de planification et de concertation.

### ESPACES PUBLICS ET DÉVELOPPEMENTS URBAINS AUTOUR DES STATIONS LÉMAN EXPRESS

#### A

#### GARE DE LANCY-PONT-ROUGE

Activités, commerces, espaces publics et quartier de l'achat avec 640 logements. En construction.

#### B

#### HALTE DE LANCY-BACHET

640 logements à proximité immédiate de la halte à Chapelle-Gui. Commerces, espaces publics et nouvelle halte de tram. En construction.

#### C

#### HALTE DE GENÈVE-CHAMPEL

Réaménagement du plateau et de ses accès et création de nouveaux espaces publics. En construction.

#### D

#### GARE DE GENÈVE - EAUX-VIVES

400 logements, bureaux, commerces, espaces et équipements publics, dont le théâtre de la Comédie. En construction.

#### E

#### HALTE DE CHÈNE-BOURG

250 logements, commerces, activités et espaces publics. En construction.

#### F

#### GARE D'ANNEMASSE

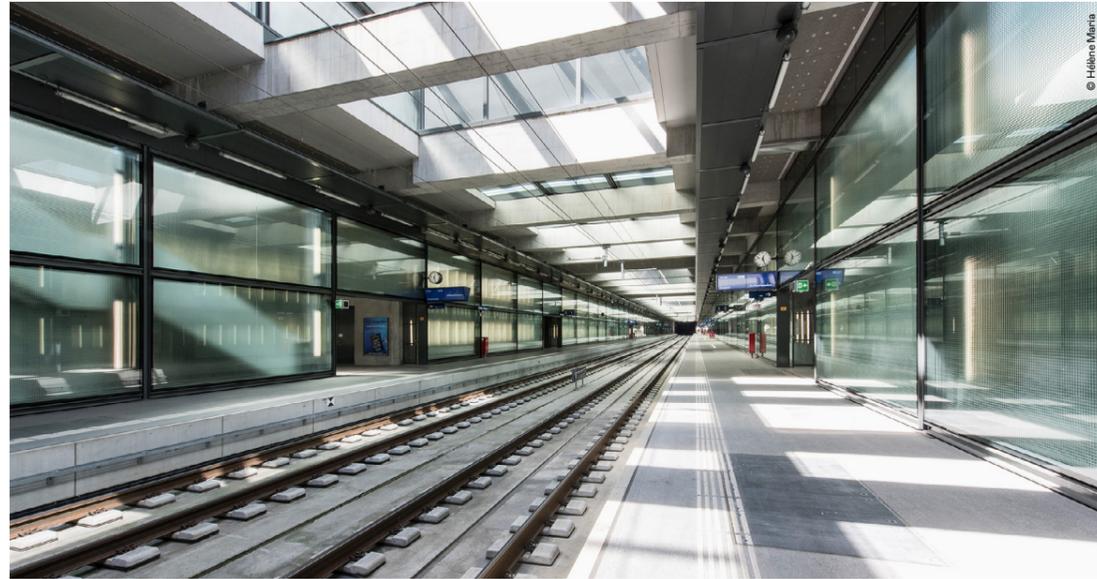
1'500 logements environ, commerces, bureaux, activités et espaces publics. En construction.

À la fin des années 1990, après plusieurs années de crise immobilière, l'économie suisse redémarre. Au même moment, la population genevoise augmente et le nombre de logements disponibles commence à baisser : de 1,58% en 1998, le taux de vacance genevois sombre à 0,15% en 2004. Cela signifie que pour les 210 440 logements existant alors sur le canton, seuls 314 sont inoccupés et aptes à être habités. Avec une population qui croît beaucoup plus vite que la moyenne helvétique et des loyers réputés pour être les plus chers de Suisse romande, la ville du bout du lac ne peut plus loger ses travailleurs. Le taux de vacance, qu'on estime devoir être fixé à 1,5 ou 2% pour que la situation immobilière soit saine, va remonter progressivement à partir de 2006, mais il faudra attendre 2017 pour qu'il repasse la barre du demi pourcent.

L'amélioration de cette situation est le résultat d'une politique territoriale ambitieuse et d'une collaboration entre les différents acteurs de la région du Grand Genève. Dès 2005, les cantons de Genève et de Vaud s'unissent aux départements de Haute-Savoie et de l'Ain autour d'une volonté commune d'organiser le territoire et son évolution de manière plus volontariste. Il s'agit notamment d'absorber rapidement la croissance démographique de la région tout en préservant une qualité de

vie. Pour cela, la répartition des activités et des habitants doit être plus équilibrée ; c'est à dire que Genève doit accueillir des logements, que la création d'emplois est encouragée côté français et que la mobilité devient un enjeu majeur.

Cette volonté d'une gestion commune de la métropole sera affirmée à plusieurs reprises au sein de quatre projets d'agglomération qui, avec pour horizon 2030, auront un impact nécessaire sur la politique de développement du canton. Car pendant que l'agglomération voit loin, le canton et la Ville de Genève connaissent plusieurs années d'immobilisme, marquées par des recours systématiques contre les grands projets urbains comme l'aménagement de la place des Nations ou la traversée de la Rade. Entre 2005 et 2010, de nombreuses voix se lèvent pour dénoncer le manque d'outils adaptés aux besoins du canton : pas assez de concertation, commissions trop strictes, manque de vision, absence d'architecte cantonal... Pendant que Bâle, l'autre ville-canton frontalière, se transforme et devient un haut lieu de l'architecture mondiale, Genève semble alors stagner.



Le développement du Léman Express a servi de moteur à celui de l'agglomération. Les stations en briques de verre conçues par les Ateliers Jean Nouvel et EMA desservent les nouveaux quartiers tout en reliant la France et la Suisse.

Entre les gares de Chêne Bourg et d'Annemasse, le projet des Communaux d'Ambilly prévoit l'urbanisation de 36 hectares, organisés autour d'un mail central.

## UNE DÉCENNIE DE GRANDE AMPLÉUR

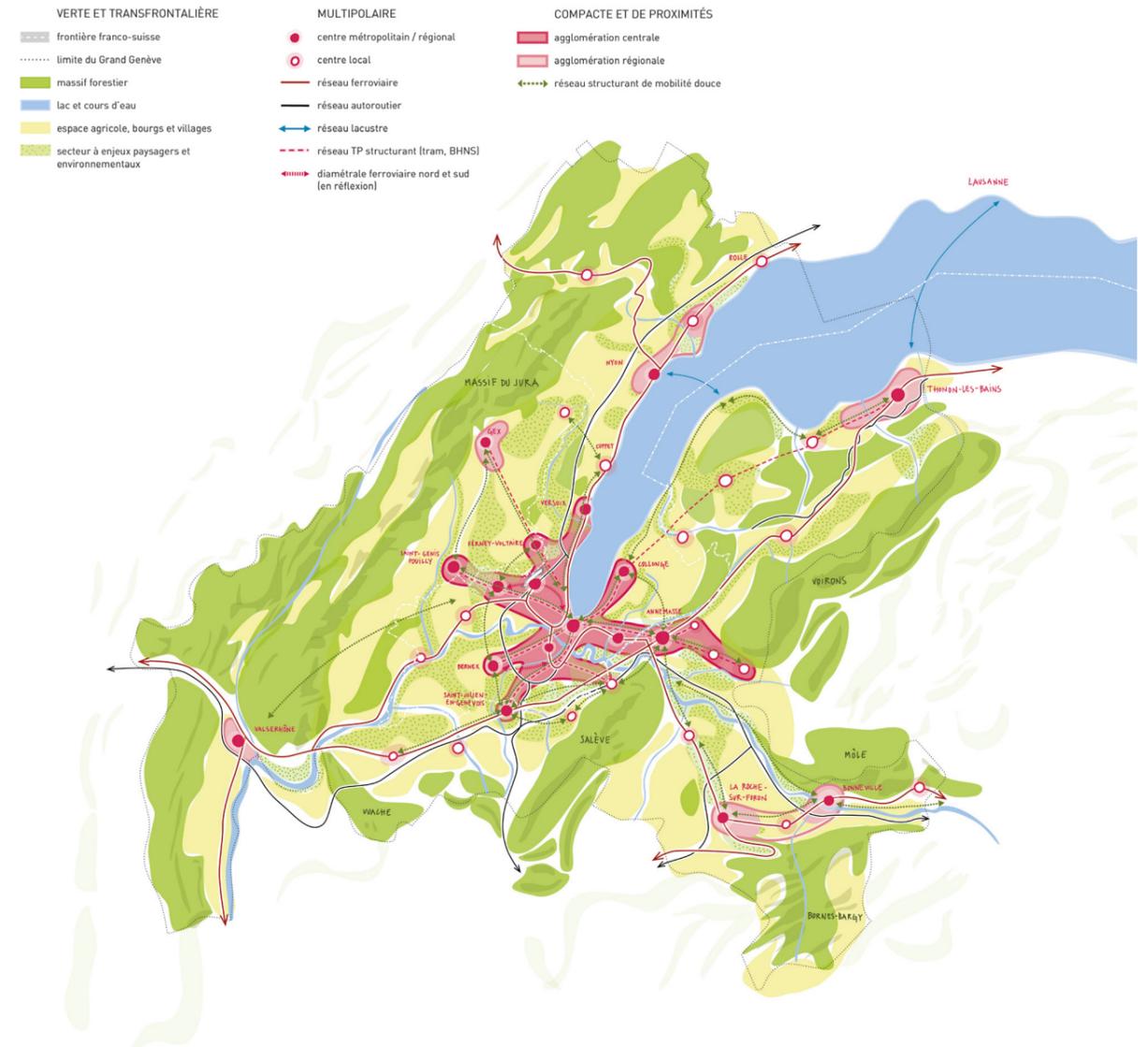
En 2010, la commission d'urbanisme entame une nouvelle législation qui sera marquée par la création d'un poste d'architecte cantonal en 2011, puis, en 2013, par l'adoption du PDCn (Plan directeur cantonal) 2030 et la révision de la LAT sur le plan fédéral. C'est à cette période que l'image de la ville change pour devenir la métropole en chantier que nous connaissons actuellement. La réforme de l'un des principaux outils d'urbanisme, le plan de quartier (PLQ), est conduite en un peu plus d'une année. C'est elle qui va permettre de développer des logements de qualité et favoriser une plus grande variété architecturale. La concertation devient systématique et est considérée comme un gage de la qualité de dialogue entre l'État, les porteurs de projets, les autorités communales et les habitants.

Après l'acceptation du CEVA par une large majorité des Genevois en 2009, le chantier démarre en 2011 et devient un des moteurs du développement de la métropole. Entre Cornavin et Annemasse, de nouveaux quartiers se dessinent autour des gares. Progressivement, de nombreux projets d'urbanisme sont débloqués. Toujours en 2011, la modification de zone des 230 hectares du secteur PAV (Praille-Acacias-Vernets), projet phare du développement genevois, est acceptée à l'unanimité

par le Grand Conseil. Grâce à une transformation planifiée sur plusieurs décennies, dont le premier chantier a démarré aux Vernets en 2020, ce secteur industriel va devenir un ensemble de quartiers urbains mixtes comprenant, à terme, plus de 12 000 logements, un grand parc de 6 hectares, deux rivières et de nombreux espaces publics.

En parallèle, et dans une temporalité plus immédiate, dix grands projets sont définis et rendus prioritaires : Les Cherpines, Grands Esserts, Bernex, Communaux d'Ambilly, Châtelaine, Vernier-Meyrin-Aéroport (dont le quartier de l'Étang), Grand-Saconnex, Zimeysaver, La Chapelle-Les Sciens et Les Vergers. Il s'agit là aussi bien de renouvellements urbains (Châtelaine, Vernier-Meyrin-Aéroport, etc.) que de quartiers entièrement nouveaux implantés sur la zone agricole déclassée (Bernex Nord, Cherpines, Grands Esserts, etc.). L'objectif est de proposer rapidement un grand nombre de logements abordables, variés et de qualité. Pour cela, les procédures de concours d'architecture sont encouragées voire imposées par l'État au travers des fondations immobilières de droit public ou des coopératives auxquelles des terrains sont attribués.

## UNE MÉTROPOLE



## VERS UN NOUVEAU PARADIGME

Désormais tous construits ou en chantier, l'architecture de ces nouveaux quartiers se veut écologique et durable. Pourtant, bien que nécessaire, leur situation d'emprise sur des zones agricoles assombrit quelque peu le bilan. Car entre-temps, le besoin en logements a dû céder de la place à une autre urgence, celle du climat. Pour cela, les autorités travaillent actuellement sur les nouveaux règlements d'urbanisme qui dessineront le futur de Genève, avec l'ambition d'une neutralité carbone pour 2050. Densification, espaces verts et mobilité restent les principaux enjeux mais l'échelle semble changer : plutôt que de planifier un quartier à neuf, autour d'un espace public à créer et avec des nouveaux bâtiments performants, il faudra désormais travailler avec l'existant, au cas par cas, parcelle par parcelle, dans une ville polycentrique où les déplacements sont réduits.

Dès lors, les regards se tournent vers le bâti qui occupe presque la moitié des terrains à bâtir pour loger seulement 13% de la population : les villas individuelles, regroupées à Genève sous le terme générique de zone 5. Un guide pour une densification de qualité a déjà été publié en 2017, proposant une analyse fine des différentes problématiques de ces quartiers ainsi qu'une méthode transversale par critères. Mais les projets restent très isolés, sans réel investissement des communes ou des propriétaires. Pourtant, en s'inspirant de typologies villageoises ou en expérimentant une densité intermédiaire, le futur de la métropole genevoise pourrait se dessiner dans ces quartiers pavillonnaires.

Ariane Widmer travaille pour l'État de Genève depuis 2019. Après avoir dirigé pendant 16 ans le bureau Stratégie et développement de l'Ouest lausannois (SDOL), elle se consacre désormais à l'avenir du territoire genevois en tant qu'urbaniste cantonale.



Ariane Widmer

**ON PARLE BEAUCOUP DE GRANDS PROJETS À GENÈVE, NOTAMMENT POUR LES NOMBREUX QUARTIERS DE LOGEMENTS EN CONSTRUCTION. QUELS SONT LES VÔTRES EN TANT QU'URBANISTE CANTONALE ?**

L'Office de l'urbanisme s'attache actuellement à la refonte de la vision territoriale. Les conditions cadres du développement doivent changer de manière radicale pour répondre aux enjeux environnementaux. Valoriser les territoires déjà urbanisés, transformer l'existant et le développer prendra le dessus sur l'étalement urbain. L'échelle pour aborder le développement changera : la notion de quartier, en tant que premier lieu d'ancrage de l'habitant, y jouera un rôle primordial. La mixité des affectations diminuera les besoins en déplacements.

Notre modèle théorique est la ville de proximité, dite « du quart d'heure », qui vise à réduire les besoins de déplacements de longues distances. Avec près de 50% du territoire dédié aux infrastructures de déplacement, les enjeux de mobilité sont majeurs. Réduire la place des voitures permet de réduire les nuisances liées et de libérer de l'espace pour des sols perméables et végétalisés, ainsi que pour des constructions.

**L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE PEUT APPORTER DES RÉPONSES AUX QUESTIONS CLIMATIQUES ET ENVIRONNEMENTALES. COMMENT LA PLANIFICATION, DONT LA TEMPORALITÉ S'ÉTEND SUR PLUSIEURS ANNÉES VOIRE DÉCENNIES, PEUT-ELLE S'ADAPTER À L'URGENCE ACTUELLE ?**

Nous sommes effectivement à un moment de bascule. Il y a une effervescence de travaux et de recherches sur la manière dont nous pouvons protéger le climat et nous protéger de ses changements. De nombreuses stratégies et guides émergent aux divers échelons institutionnels sur les questions climatiques et environnementales. Le canton de Genève quant à lui vient d'adopter un nouveau Plan climat, plus ambitieux que le précédent, pour atteindre la neutralité carbone au plus tard en 2050.

L'Office de l'urbanisme participe à ce changement de cap. La récente révision des Plans de quartiers lui a permis de vérifier la conformité des plans aux nouveaux objectifs (plus grande part de pleine terre et de surface végétalisée, nombre de places de stationnement réduit, meilleure préservation du patrimoine, etc.). Les projets non conformes seront adaptés en coordination avec les porteurs de projets, soit dans le cadre de la planification, soit lors de l'autorisation de construire.

Pour refonder la vision du développement du territoire, l'Office de l'urbanisme a initié la révision de l'actuel Plan directeur cantonal en se projetant à l'horizon 2050. Le processus de révision, son ambition et ses orientations font l'objet d'une feuille de route qui devrait prochainement être validée par le Conseil d'État. Une démarche de projet à large échelle et pourtant proche du terrain s'ensuivra, avec l'objectif d'engager le processus d'adoption par les autorités cantonale et fédérale en 2025.

**COMMENT CE TRAVAIL EST-IL COORDONNÉ DE MANIÈRE RÉGIONALE, NOTAMMENT AVEC L'AGGLOMÉRATION D'ANNEMASSE QUI CONSTRUIT AUSSI ÉNORMÉMENT ?**

La particularité de la situation genevoise fait que le territoire couvert par le Plan directeur cantonal est plus petit que celui du projet d'agglomération du Grand Genève. Le succès du Plan directeur cantonal nécessite donc une implication forte des offices cantonaux, des communes et des différents partenaires, mais également une très bonne collaboration avec les territoires voisins.

La démarche proposée dans la feuille de route prévoit une refonte de la vision territoriale par des ateliers interdisciplinaires menés entre 2022 et 2023 et co-conduits par l'agglomération et l'Office de l'urbanisme selon une méthodologie commune. Celle-ci prévoit un travail à différentes échelles en fonction des thématiques abordées : du quartier, pour la question des équipements ou du logement par exemple, au grand territoire pour des aspects liés aux réseaux ou aux espaces naturels par exemple.

Il s'agit de valoriser l'organisation spatiale multipolaire actuelle. Avec un réseau de transports collectifs adapté, cette organisation offre l'opportunité de la proximité. Une approche fine et nuancée des polarités permet de préserver, revaloriser, renouveler et compléter selon les conditions spécifiques. Les espaces dédiés aux infrastructures routières ont un potentiel particulièrement important. Leur emprise peut être réduite en faveur de la mobilité douce ou pour augmenter les surfaces perméables ou vertes. Certaines règles des zones périurbaines, leur mono-fonctionnalité et leur faible densité doivent pouvoir évoluer selon le contexte. Et enfin, et cela est fondamental, la ville polycentrique doit être capable de maintenir un réseau structurant d'espaces naturels et ruraux proches des lieux d'habitat et de travail.

Francesco Della Casa occupe la fonction d'architecte cantonal à Genève depuis 2011. Sa nomination avait été saluée dans un canton qui semblait alors figé par les oppositions et recours et qui multiplie désormais les chantiers.



Francesco Della Casa

### **LA SITUATION DE PÉNURIE DE LOGEMENTS À GENÈVE EST CONNUE DEPUIS LONGTEMPS MAINTENANT. OÙ EN EST-ON AVEC LES MESURES QUI ONT ÉTÉ PRISES ?**

Nous sommes actuellement en plein dans la période de production, avec des chiffres supérieurs à 2000 logements par an. La moyenne atteint presque les 2500 logements par an, soit l'objectif fixé par le Plan directeur cantonal de 2015. Cela risque de ralentir pendant les prochaines années car, à part le PAV (projet Praille-Acacias-Vernet), dont le rythme est plus étalé dans le temps du fait de droits de superficie spécifiques sur les terrains, Les Communaux d'Ambilly, Bernex Nord ou Les Cherpines, il n'y a plus de grand projet de quartier en extension urbaine.

### **VA-T-ON ARRÊTER DE CONSTRUIRE À GENÈVE ?**

C'est un moment de transition vers une ville qui va se construire sur elle-même, avec l'épuisement des zones à bâtir, et un changement de paradigme dans la manière de bâtir, pour construire avec le disponible, et aussi avec le patrimoine. Pour cela nous travaillons sur un projet de loi très ambitieux sur le réemploi des structures et des matériaux de construction.

Le phénomène n'est pas nouveau mais les expériences menées dans toute l'Europe ont montré une certaine robustesse. Il y a en plus en ce moment une opportunité économique exceptionnelle avec la hausse générale des coûts des matériaux neufs, la fin des terrains disponibles et l'impossibilité de continuer à mettre en décharge les déchets issus de la construction. On recycle déjà d'une manière relativement efficace mais avec une certaine perte d'énergie et de qualité. C'est pourquoi l'idée de réemployer des objets déjà façonnés et de changer l'expression architecturale qui en résulte constitue selon moi une très grande opportunité. C'est aussi une chance pour les architectes, les ingénieurs et les entreprises car cela fait appel à des compétences très fines.

Trois phases sont prévues : une première incitative, avec des expériences prototypes jusqu'en 2025, puis une deuxième phase contraignante, d'abord pour les collectivités publiques jusqu'en 2030 et ensuite une généralisation jusqu'en 2035. À terme, pour démolir, le requérant devra démontrer qu'il ne peut pas faire autre-

ment. En cela, le projet du PAV va être un champ d'application vaste et intéressant avec de nombreuses structures en béton ou métalliques à réutiliser. Car le premier des réemplois c'est conserver le bâtiment obsolète et le transformer, comme en ont fait la démonstration Anne Lacaton et Jean-Philippe Vassal à Bordeaux.

### **MAIS CES NOUVEAUX QUARTIERS N'ONT-ILS PAS EUX AUSSI FACILITÉ L'EXPÉRIMENTATION ET LA GÉNÉRALISATION DE NOUVELLES FORMES D'HABITER ?**

Il y a un travail engagé sur les typologies depuis plusieurs années, pas spécifiquement dans des nouveaux quartiers mais plutôt à l'échelle du bâtiment. Pendant longtemps, il y a eu un consensus entre les associations de locataires et les propriétaires pour construire des logements sociaux à meilleur coût possible, à tout prix. À mon entrée en fonction, il y avait même un règlement qui préconisait d'abolir loggias et balcons dans le logement social ! Or depuis 2010, sous l'impulsion de politiques publiques et de la recherche architecturale menée par de très bons bureaux, il y a eu un vrai saut de qualité. Aujourd'hui avec la pandémie et la généralisation du télétravail, l'effort va se poursuivre et le logement pourrait redevenir de l'habitat.

Les différentes expérimentations ont démontré qu'on pouvait faire bien avec peu, en sortant de la répétitivité des modèles existants qui fonctionnent. Pour les coopératives, l'État va continuer à favoriser leur essor en attribuant des terrains, mais pas seulement. Il y a, par exemple, dernièrement une coopérative de 90 logements qui a pu acquérir un terrain au prix du marché grâce à l'économie de parkings, puisqu'un nombre de places suffisant était disponible dans les immeubles alentour. Toutes ces démarches sont très transversales, elles impliquent une collaboration de tous les services. Et là encore, nous sommes à Genève dans un très bon moment.

Il y a aussi une raison structurelle, c'est l'existence de commissions consultatives qui ont un pouvoir de dérogation. C'est, avec le concours, un outil très exploité pour défendre des projets architecturaux de qualité, pour autant que la dérogation n'affecte pas des tiers.