

*Proposition présentée par les députés:*

*M<sup>mes</sup> et MM. Pierre-Louis Portier, Anne-Marie von Arx-Vernon, Luc Barthassat, Jacques Baudit, Claude Blanc, Hubert Dethurens, Jean-Claude Egger, Guy Mettan, Pascal Pétroz, Stéphanie Ruegsegger, Patrick Schmied, Gabriel Barrillier, Thomas Büchi, René Koechlin et Mark Muller*

*Date de dépôt: 6 mai 2002*

*Messagerie*

## **Proposition de motion relative à l'exploitation des surfaces/volumes disponibles au-dessus des axes routiers ou des voies ferrées**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève ;  
considérant:

- les dimensions réduites du territoire du canton de Genève ;
- la raréfaction croissante des surfaces disponibles pour l'édification de logements, de bâtiments administratifs, commerciaux et industriels ;
- la nécessité de trouver rapidement des solutions concrètes pour remédier à cet état de fait ;

invite le Conseil d'Etat

- à dresser l'inventaire des surfaces/volumes disponibles au-dessus des axes routiers ou des voies ferrées dans le canton ;
- à réfléchir à l'éventuelle exploitation de ces surfaces/volumes, sous forme d'aménagements répondant aux besoins de la population, notamment par le biais de droits de superficie ;
- à envisager l'aménagement de la législation actuellement en vigueur, afin de permettre la construction de ce type d'ouvrages.

## **EXPOSÉ DES MOTIFS**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

### **1. Contexte général**

La plainte déplorant l'exiguïté du territoire genevois et son cortège de conséquences est en passe de devenir le refrain le plus couramment entonné dans la République.

Toute ironie mise à part, il est vrai que les répercussions de cette situation sont nombreuses. Elles ont notamment pour nom pénurie de logements, diminution de surfaces disponibles pour l'installation de nouvelles entreprises, risque de voir certains quartiers évoluer vers une « ghettoïsation », manque d'espaces verts, etc.

A terme, ces problèmes menacent plus ou moins directement la qualité de vie dans notre canton, alors même que cette qualité de vie constitue l'un des atouts les plus appréciés par tous les résidents – permanents ou occasionnels – de notre cité. De multiples études en témoignent.

Plusieurs pistes ont certes été avancées – densification de la zone villa ou évolution de la zone agricole, pour ne citer que les plus importantes – afin de faire avancer le dossier. Elles provoquent cependant d'énergiques levées de boucliers de la part des individus ou des collectivités publiques directement concernés.

Si le plus grand nombre est généralement favorable à l'édification de bâtiments ou à l'aménagement de sites dans le but de répondre aux différents besoins exprimés, les gens sont également convaincus que ces démarches doivent être effectuées hors de leur jardin, de préférence chez le voisin!

Cela posé, il devient impératif de prendre un peu de recul et de formuler des propositions concrètes. Tel est précisément le but des auteurs de la présente motion, pour lesquels il existe à Genève un « gisement » prometteur mais encore peu exploité, à savoir les surfaces et volumes situés au-dessus des grands axes routiers et des voies ferrées.

### **2. Objectif « Qualité de vie »**

Dans un canton comme Genève, le sol représente un bien à consommer avec modération. L'ancien conseiller d'Etat à la tête du Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement (DAEL), Philippe Joye,

l'avait bien compris, puisqu'il avait à l'époque présenté à ses collègues du Conseil d'Etat un projet novateur allant précisément dans cette direction.

Il s'agissait en l'occurrence de couvrir les voies ferrées autour de la gare de Cornavin, puis d'édifier sur les surfaces ainsi créées des installations destinées aux étudiants de l'Université de Genève. Cette proposition postulait que cette catégorie de gens (fréquemment amenés à se déplacer entre les différents lieux de cours) représentait fort logiquement les occupants idéaux pour ces installations, eu égard à leur proximité avec les transports en commun. A l'époque opposés au projet, les CFF y sont aujourd'hui plus sensibles, intéressés par ses développements potentiels.

Etudier l'éventuelle exploitation de surfaces situées au-dessus d'axes routiers ou de voies ferrées, c'est mettre en avant une double priorité: améliorer la qualité de vie en général et s'inscrire dans la perspective d'un développement durable.

Cette démarche présente en effet des avantages indéniables :

- les réalisations seraient de modestes consommatrices de sol. Elles permettraient en outre de lutter efficacement contre la pollution sonore ;
- des ensembles harmonieux seraient alors réalisables, en permettant de meilleurs échanges entre les différents quartiers ainsi reliés ;
- elle contribuerait à la lutte contre la pénurie actuelle de logements ou d'autres types de locaux, en dégagant des surfaces susceptibles de les accueillir ;
- elle se traduirait par l'agrandissement ou l'aménagement de nouveaux parcs et espaces verts, dans des quartiers où ces derniers ont considérablement diminué, voire complètement disparu.

### **3. Des exemples d'ici...**

Lorsque l'on parle de couverture de voies ferrées, le premier exemple qui vient immanquablement à l'esprit est bien entendu celui de Saint-Jean. De sa genèse à son achèvement, ce chantier a soulevé bien des passions, mais il est aujourd'hui salué comme une réussite sur certains points : les habitants apprivoisent peu à peu ces nouveaux espaces ; la couverture des voies a eu une influence importante sur la qualité de vie, en particulier sur les plans phonique et urbanistique, sensiblement améliorés.

Le second cas est celui de la construction de la halle 6. Projet complexe, en particulier de par sa situation géographique et les contraintes techniques auxquelles il est soumis, la halle 6 présente un double avantage : celui

d'avoir considérablement augmenté la surface d'exposition disponible, tout en ne « consommant » pas plus de sol pour autant.

Enfin, troisième réalisation, celle du centre administratif et commercial (CAC) de Carouge (ex-dépôt du Grand Passage), qui enjambe l'avenue du Cardinal-Mermillod. Ce bâtiment, qui abrite actuellement plus de 600 collaborateurs des différentes entreprises qui y sont installées, incarne par ailleurs un exemple tout à fait réussi de mixité, puisque l'on y trouve des activités aussi diverses que celles de l'assurance La Bâloise, l'électronique et électroménager Füst, la Coop ou encore la FSASD.

### **... et d'ailleurs !**

Ce type de débat a également lieu dans nombre de villes européennes, et notamment dans la capitale française. Lors des élections municipales de l'an dernier, les candidats étaient en effet nombreux à évoquer dans leur programme des opérations de ce genre ; il était ainsi fréquemment fait mention de la couverture de la gare Saint-Lazare, de portions du boulevard périphérique particulièrement exposées aux nuisances sonores, aux alentours de la porte de Vincennes notamment.

Retournons enfin en Suisse pour un dernier projet, déjà fort avancé, celui de la couverture de la gare de Zurich.

Ce type d'opérations est certes assez lourd sur le plan technique, mais les expériences réalisées – ou en cours de réalisation – ont permis d'acquérir un savoir-faire et une expérience considérables en la matière. D'où un gain potentiel certain sur le plan du coût et des délais.

## **4. Etat-privé : un partenariat à relancer et à encourager**

Dans une étude publiée en 1994<sup>1</sup>, le professeur J.-C. Lambelet évoquait la nécessité de voir secteurs privé et public travailler main dans la main dans l'épineux dossier de l'aménagement du territoire et de son exploitation. Il faisait également appel à la coopération, la concertation et la confiance entre les parties concernées.

L'exploitation du type de surfaces faisant l'objet de la présente motion permettrait de relancer ce genre de relations entre les différents partenaires, en instaurant une collaboration privé-public pour le regroupement de

---

<sup>1</sup> *Utilisation du sol, aménagement du territoire, urbanisme et analyse économique, avec une application au cas de la Ville de Genève* – J.-C. Lambelet – in « Mémoire sur les plans genevois d'utilisation du sol, ainsi que sur l'étude d'impact qui s'y rapporte ». (1994)

parcelles, pour la construction et l'exploitation de différents objets immobiliers, dans le respect des normes de sécurité communément admises.

## 5. Conclusion

La présente motion ne vise en aucun cas une densification à outrance dans les secteurs concernés, déjà largement mis sous pression de par les nuisances occasionnées par la présence de routes à forte circulation ou de voies ferrées.

Bien au contraire, elle a notamment pour objet de les aménager de manière différente, en leur restituant une qualité de vie améliorée, par le biais de la diminution du bruit et/ou de l'aménagement de nouveaux espaces verts par exemple.

Dans ce sens, elle s'inscrit dans les lignes directrices du plan « Genève 2015 » adopté par le DAEL, plan qui « adopte la voie du développement durable », « lutte contre la dispersion du bâti » et « s'engage à un équilibre entre constructions et espaces verts ».

Le coût de telles réalisations serait évidemment plus élevé que celui des réalisations « standards », mais les économies indirectes (sur la qualité de l'air, la diminution des nuisances sonores, le retour à une convivialité disparue grâce aux espaces de délasserment, l'acquisition plus modeste de surfaces constructibles, par exemple) méritent que l'on réfléchisse à cette option.

Au vu de ce qui précède, nous vous remercions donc, Mesdames et Messieurs les députés, de bien vouloir renvoyer cette motion au Conseil d'Etat.