

Revaloriser le paysage genevois

Étude urbanistique du village de Puplinge

Bastien Pillet, PTM / TM, juin 2024

Revaloriser le paysage genevois

Bastien Pillet

Sources de biodiversité incontestables, la Seymaz et le Foron, deux rivières d'environ dix kilomètres chacune, n'ont aucune liaison entre elles. Ce projet vise à analyser deux tracés parmi les connexions proposées.

La commune de Puplinge manque d'infrastructures adaptées à sa croissance démographique. En réaménageant la place communale, en se connectant aux nouveaux tracés de biodiversité, et en ajoutant un bâtiment social, le village retrouvera son dynamisme. Ces améliorations permettront de mieux répondre aux besoins des habitants tout en renforçant le lien avec la nature environnante et en favorisant la biodiversité locale.



Préparation au Travail de Master / Travail de Master
Semestre automne 2023 / Semestre printemps 2024
HEIA – Fribourg

Stéphanie Bender – Professeure

Isabel Concheiro – Experte interne

Julien Descombes - Expert externe

HES-SO Master-Architecture

© 2024

Impression: reprographie HEIA-FR, Fribourg (FR)

Reliure: Au Bon Relieur, Vernier (GE)

Préambule

Remerciements

Intérêts personnels

Préface

Introduction

Méthodes de travail

Puplinge, un village périurbain transfrontalier

7

Naissance et croissance

Un village savoyard

Le conflit des hameaux

Vers la modernité

La densification du village

18

Le contexte genevois

Une ville en croissance

L'École de Genève : une nouvelle approche

Un siècle et demi de plans directeurs

Penser le territoire du futur : Le PDCn 2030

30

La mobilité

Un métro pour Genève !

Se déplacer à Puplinge en 2024

Une traversée du Lac trop onéreuse ?

56

Nature et paysage

Le centre horticole comme incubateur de projets

Le patrimoine végétal

Les pieds dans l'eau

Cadrer le paysage

Relier les espaces de biodiversité

68

L'espace bâti

Traverser la frontière

MICA : le projet du siècle

La morphologie villageoise comme ADN

Les étapes d'une croissance

IEPA : renouveler la population

L'école primaire, sujet tabou d'un développement

Une place fédératrice

L'âme villageoise

Pas de village sans commerces

84

Les réflexions pour le TM

L'échelle villageoise

L'échelle régionale

L'échelle cantonale

109

Conclusion du PTM

124

Travail de Master

Développement du projet

129

L'échelle urbanistique

La Seymaz et le Foron

Les deux tracés

La morphologie villageoise

132

L'échelle architecturale

Les modifications

La place communale

Le parking

L'école primaire

Le club de football

144

La salle communale

L'emplacement

Le programme

L'enveloppe

156

Conclusion du TM

Table des illustrations

Bibliographie

Annexes

164

Les planches du TM

191

Remerciements

Un grand merci à

Stéphanie Bender (Professeure)

pour sa qualité de tutrice. Elle a su mettre à ma disposition bien des ressources, sa disponibilité, sa patience et son intérêt pour mon sujet qui a fortement stimulé ma réflexion tout au long de l'année.

Isabel Concheiro Guisan (Experte interne)

pour ses conseils avisés lors des discussions communes.

Julien Descombes (Expert externe)

pour son implication et ses connaissances qui m'ont permis de recentrer mon projet et d'en sortir les points clés.

Gilles Marti (Maire de Puplinge)

pour son interview et les discussions que nous avons eues quant au devenir du village.

Patricia Bennici, Anne-Sylvie De Guili, Damien Bongard, (corps de la mairie de Puplinge)

pour leur aide à la préparation du sondage, aux visites techniques, relevés et discussions sur les aménagements futurs du village.

Les habitants de Puplinge et particulièrement Michel Baillif

pour leur intérêt particulier au sondage et leurs lettres d'encouragements pour l'écriture de ces travaux.

Maxime, Nolwenn, Tim, Damien, Simon, Fabian

pour leurs discussions et conseils depuis le début du Master.

Sandra, Jean-François, Eléonore

pour leur relecture et leur recherche assidue du détail qui m'aurait échappé.

P T M

Préparation au Travail de Master

Intérêts personnels

Né à Puplinge à la fin des années 90, j'ai grandi en appréciant les espaces naturels locaux, en particulier le secteur *Rive gauche-Lac*. Ma passion pour la course à pied m'a permis d'explorer en profondeur ces paysages, ce qui a renforcé mon lien avec la région. Mon parcours académique m'a conduit de l'école primaire locale jusqu'au Master à l'HEIA-FR, où j'ai eu l'opportunité de me spécialiser en architecture et urbanisme.

Au fil des ans, mon implication dans la vie communale, notamment à travers les Sapeurs-Pompiers et l'organisation d'événements locaux, m'a permis de nouer des liens étroits avec la communauté et de comprendre les dynamiques locales.

Ma Préparation au Travail de Master s'inscrit dans la continuité de cet intérêt et vise à analyser en profondeur le village de Puplinge pour en relever les principaux enjeux urbanistiques. Au terme de cette étude, je proposerai des plans et des idées fortes pour penser le développement futur du village.

Préface

Au cours du premier et second semestre, les étudiants de Master réalisent une recherche sur un thème approfondi portant le nom de Profile Search (PS1 et PS2).

Le troisième semestre est consacré à la réalisation de la Préparation au Travail de Master (PTM). Celle-ci a pour but de présenter les enjeux du terrain d'intervention planifié lors du quatrième et dernier semestre dans le cadre du Travail de Master (TM), période durant laquelle l'élève, accompagné de son professeur, trace sur plans un projet relevant de l'échelle architecturale ou urbanistique.

Ma première recherche a eu pour objectif de comprendre la mobilité pendulaire transfrontalière (PS1). Il ressortait de ce travail que bien que la voiture était considérée comme le seul moyen de transport efficace beaucoup souhaitent s'en passer. Depuis fin 2019, le CEVA.¹

répond partiellement à cette attente et permet de désengorger une partie du trafic automobile genevois.

La deuxième recherche a porté sur le périurbain (PS2), un vaste espace glorifié au cours des années 60 puis désigné comme la raison de tous les maux de la ville. J'ai commencé par retracer son histoire, ses avantages et ses inconvénients pour ensuite analyser 24 villages suisses périurbains ainsi que, plus finement, trois villages genevois. Il ressort de cette étude que les habitants restent attachés aux paysages campagnards environnants. Bien que délaissés la semaine, les villages retrouvent une vie le week-end grâce aux cafés et lieux de rencontre qui les animent.

Pour mon PTM, je me suis penché avec passion sur le cas du village de Puplinge, rassemblant les enjeux étudiés précédemment car traversé chaque jour par des milliers de pendulaires transfrontaliers et situé dans le périurbain genevois. Une approche urbanistique m'a permis de mettre en avant les difficultés auxquelles le village est assujéti.

Cette Préparation me guidera dans le développement du Travail de Master pour proposer des solutions qui privilégient la conservation du paysage existant tout en revalorisant le bâti.

¹ Acronyme de Cornavin - Eaux-Vives – Annemasse : Ligne de train-métro régionale et transfrontalière qui achemine les habitants du Grand Genève jusqu'au centre urbain.

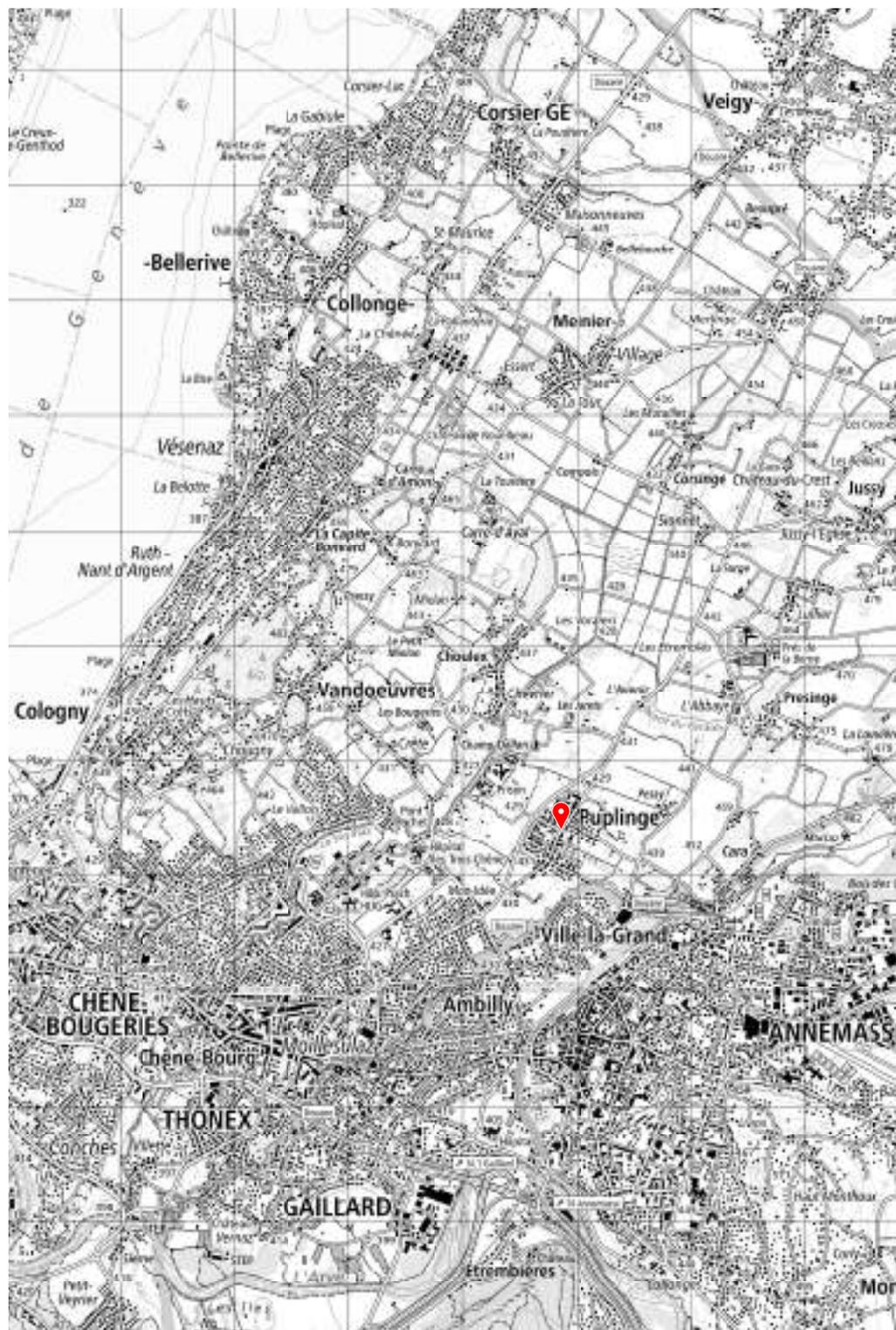


Figure 1 : Pimpling, en périphérie de ville

Introduction

Nombreux sont les villages suisses, en périphérie des villes, où il fait bon habiter. Les raisons en sont multiples, notamment les loyers inférieurs, le cadre de vie à la campagne, ou encore la possibilité d'être propriétaire d'un jardin privé. Sachant que, en Suisse, 8 villageois sur 10 (OFFICE FEDERAL DE LA STATISTIQUE, 2022), travaillent en dehors de leur lieu de résidence et qu'ils se trouvent en moyenne à une trentaine de minutes de leur emploi situé en milieu urbain (Ibid), la majorité des villages helvétiques répondent à ce modèle.

André Corboz, urbaniste de renom, l'a bien compris. Dans La Suisse comme hyperville, il prend l'exemple de la ville de Zurich et son périurbain « La création du RER a renforcé la mouvance, car beaucoup d'habitants travaillent à Zurich et ont souvent déplacé leur lieu de résidence pour des raisons fiscales ». Cette proximité entre la ville et la campagne ne se fait pas ressentir uniquement du côté alémanique. À Genève, nombreux sont les villages situés dans le périmètre restreint de la ville et qui profitent ainsi de son marché de l'emploi tout en conservant les qualités de vie d'un village campagnard.

Le village représente alors un lieu où il fait bon vivre. Il permet des économies sur le coût du logement, autoriselogement, autorise une grande proximité avec la nature, mais l'âme villageoise manque souvent. De plus une crainte diffuse peut exister au sein de ses résidents de voir le paysage tant valorisé détérioré par l'étalement urbain.

Le village de Pimpling ne fait pas exception à la règle.

Ce village fortement densifié dans les années 70 ne répond plus aux standards d'aujourd'hui. Ses grandes places bétonnées sont désertes. Ses infrastructures publiques sont trop petites. Une sérieuse remise au goût du jour du village est nécessaire.

En plus de la vétusté des lieux de rencontre, la Ville, au porte de la commune, menace de faire disparaître le paysage idyllique des montagnes de la cuvette genevoise. Les habitants venus dans ce village pour un cadre de vie à la campagne se retrouvent bientôt entouré de hautes constructions s'étalant sur les terres agricoles de la commune.

Ce travail étudiera donc l'histoire du village, de sa morphologie et de sa connexion à la. Il entrera dans les détails en analysant la végétation et le paysage présent. Il finira par décrire le bâti existant et proposer des solutions d'aménagements urbanistiques à l'échelle villageoise, régionale et cantonale qui seront développées dans le Travail de Master prévu pour juin 2024.

Cette recherche permettra de revaloriser le paysage autour de Pimpling tout en lui redonnant sa dynamique d'antan.



Figure 2 : Le paysage entourant la commune de Puplinge

Méthodes de travail

En plus d'une approche théorique fondée sur les écrits reconnus d'André Corboz, Alain Léveillé ou Sébastien Marot, célèbres urbanistes, je me suis plongé dans la réalité communale en recueillant l'avis de Puplingeois et Puplingeois. Il ressort d'une interview et d'un sondage de terrain des aspects concrets, spécifiques à la commune de Puplinge.

Interview

J'ai eu la chance, pour ce travail, de m'entretenir avec M. Gilles Marti, maire de la commune de Puplinge depuis 2011, membre de l'Association des communes genevoises, membre représentant des communes genevoises auprès des Transports publics genevois (TPG) ainsi que Directeur général d'une agence immobilière. Cette polyvalence a conduit nos discussions au-delà des frontières de la commune en s'intéressant au paysage et à la mobilité. La synthèse de nos entretiens se trouve en annexe.

Sondage

Début décembre 2023, j'ai adressé un sondage à l'ensemble des 1137 foyers de Puplinge qui regroupent les 2500 habitants de la commune.

167 réponses me sont parvenues dans les délais et sont prises en compte dans ce travail. Certes, le taux de réponse peut sembler faible, mais il offre une base statistique fiable pour notre étude émanant de toute évidence des personnes qui s'intéressent le plus aux questions villageoises. Les résultats de ce sondage sont également disponibles en annexe.

Visites paysagères

De la même manière que dans mon PS2, j'ai arpenté les rues du village de Puplinge afin d'étoffer ma pellicule de photographies du paysage entourant Puplinge. Cette promenade in situ permet d'appréhender un village à l'échelle humaine. Dans l'optique de cadrer le paysage comme une carte postale, le photographe est un bon début.

André Corboz

Le 27 novembre 2023 se tenait à l'EPFL une exposition dédiée à d'André Corboz, organisée par ArchiZoom. Celle-ci était suivie par une conférence donnée en présence de Georges Descombes, Rainer Michel Mason et Ariane Widmer Pham. Cet apport théorique de qualité m'a permis de me familiariser avec ce fascinant urbaniste genevois qui a mis en avant durant sa carrière l'importance de protéger le paysage national.

Littérature

Les communes de Presinge et Puplinge ont mandaté en 2007 un historien du nom de Hansjörg Roth afin de compiler, en un ouvrage, les faits historiques des deux communes au passé lié. Sans l'aide de ce livre, je ne pourrais pas aborder le chapitre historique de manière aussi complète.

Puplinge, un village périurbain transfrontalier

Situé dans le canton de Genève, au sein du secteur Rive gauche-Lac et longeant la frontière française, Puplinge fait partie des villages agricoles en lisière de la ville. Il est délimité par les rivières La Seymaz à l'est et Le Foron à l'ouest. Cette dernière marque également la frontière franco-suisse. Puplinge est le seul village genevois accueillant trois postes de douane qui permettent de nombreux passages automobiles transfrontaliers.

Bordé par les communes de Presinge, Choulex ou Vandoeuvres, le village de Puplinge se tient face à Thônex et Chêne-Bourg qui représentent le front urbain de Genève sur la Rive gauche.

Entouré de champs et de bocages qui représentent 85% du territoire de la commune (SITG,2024), le village se compose de trois zones bâties : le centre pénitencier de Champ-Dollon, la zone industrielle de Mon-Idée et le cœur même du village comprenant ses activités et ses habitants.

En périphérie du village, deux marchés à la ferme soulignent sa vocation agricole, menacée par les constructions massives.

Les bâtisses historiques du village bordent l'actuelle rue de Graman, et représentent les vestiges du village-rue d'alors. Depuis le fort développement des années 80 et la construction de sa place centrale, Puplinge a adopté la morphologie type d'un village concentrique. Son centre regroupe diverses catégories d'activités et de services : des commerces de proximité, des infrastructures publiques comme la mairie et la poste, des établissements d'enseignement, ainsi que des espaces de loisirs et de culte. Ces activités n'investissent plus uniquement la route centrale mais sont dispersées entre les différents quartiers.

Le village compte environ 2500 habitants et continue de s'agrandir avec la construction de nouveaux logements en couronne du noyau villageois.



Figure 3 : Cartes des régions genevoises et zoom sur la Rive gauche-Lac



Figure 4 : Orthophoto du village en 2021



Figure 5 : Plan du village en 2023

Naissance et croissance

Un village savoyard

La petite localité de Puplinge, mentionnée pour la première fois en 1349 (ROTH, 2010), était alors un modeste hameau d'une dizaine d'habitants. Au fil des siècles, elle a traversé des époques tumultueuses, marquées par des événements comme les guerres de religion et la peste noire. Cependant, le tournant majeur dans l'histoire de Puplinge survient au XIX^e siècle, principalement en 1815 avec le Traité de Turin.

Ce traité, consécutif à la chute de Napoléon, est issu des décisions prises par la coalition opposée à l'Empereur et composée du Royaume-Uni, de l'Espagne, de la Russie, de la Prusse, de la Suède, de l'Autriche et des Pays-Bas. Ces Etats, dans leur réorganisation des frontières européennes, ont cherché à créer un « pays tampon », neutre, entre la France et certaines grandes puissances européennes. Le canton de Genève s'est formé dans ce contexte et a été rattaché à la Confédération Helvétique. Cette décision impliquait la continuité territoriale des mandements genevois avec la ville. Ainsi, Puplinge, auparavant territoire savoyard, devint Suisse pour relier Jussy au reste du canton.

Il est intéressant de noter que deux propositions de territoire avaient été envisagées pour Genève. L'une correspondait aux frontières actuelles du canton. L'autre, beaucoup plus étendue, incluait l'essentiel du Département du Léman, créé en 1798 par les armées françaises. Les autorités genevoises de l'époque, soucieuses de préserver leur identité protestante et hésitantes à englober des zones majoritairement catholiques et rurales, ont opté pour la solution la plus restreinte.

En cette occasion, le hameau de Puplinge n'acquiert pas le statut de commune indépendante mais est associé à celui de Presinge pour former une commune prenant le nom de *Presinge*.²



Figure 6 : Carte de la commune de Presinge définie par le Traité.

² Une majorité des faits historiques relatés proviennent de l'étude de Hansjörg Roth en 2010, historien mandaté par la commune de Presinge et Puplinge

Le conflit des hameaux

La fusion des deux hameaux en une commune a généré de nombreuses tensions.

Lors de la création de la frontière, les Puplingeois sont séparés de leurs proches voisins de Ville-La-Grand avec qui les rapports étaient nombreux. Les paysans possédaient des terres situées des deux côtés de la frontière nationale. De la même manière les amis ou familles se retrouvent intégrés à deux états différents. La frontière restait perméable, mais les barrières administratives construites alors compliquaient largement le quotidien.

Avec la fusion des hameaux, il fut procédé à la mise en commun des comptes publics. Presinge qui vivait du centime additionnel imposé à ses riches communiens dut partager ses revenus avec Puplinge, composé alors de paysans et artisans désargentés. Les animosités commencèrent.

Du point de vue politique, les autorités communales qui furent désignées par le Conseil d'État eurent pour unique fonction d'appliquer les décisions du gouvernement genevois. Le mariage entre Presinge et Puplinge se révéla contre-productif et aboutit à un divorce précoce. Quelques querelles sont relatées tout au long de cette période comme le vol d'herbe et de bois dans le hameau Presingeois par les Puplingeois ou d'autres événements dignes de **La Guerre des boutons** qui continueront à attiser les tensions entre les deux hameaux. La crise atteignit un sommet lorsque les Puplingeois s'opposèrent à la rénovation de l'église de Presinge. Comme ce lieu de culte était à l'abandon depuis 1803, les Presingeois avaient l'habitude de se rendre au culte dans la commune de Choulex alors que les Puplingeois fréquentaient le temple de Chêne-Thônex. Sans grand étonnement, les membres du Conseil municipal presingeois votèrent en faveur de la rénovation de la chapelle alors que les Puplingeois s'opposèrent. Finalement, le Conseil d'État prit la décision d'exonérer les Puplingeois de tout frais concernant cette église afin d'apaiser les tensions.

Tout bascula lorsque le Conseil d'État genevois proposa en 1834 d'élire les conseillers municipaux au suffrage censitaire. Comme, les Presingeois étaient majoritaires au Conseil municipal alors que les habitants du hameau de Puplinge représentaient les $\frac{3}{4}$ des habitants de la commune, les tensions furent énormes.

Ainsi, Le 16 juillet, puis le 20 juillet 1850, deux requêtes signées par des contribuables presingeois parvinrent au Conseil d'État en mentionnant le souhait de fonder deux communes distinctes. Le Conseil d'État accepta la scission le 14 juin 1851. La répartition des biens communaux s'effectua de manière relativement facile. Chaque hameau garda ses infrastructures. Les terres furent divisées entre les deux communes par le Conseil d'État.

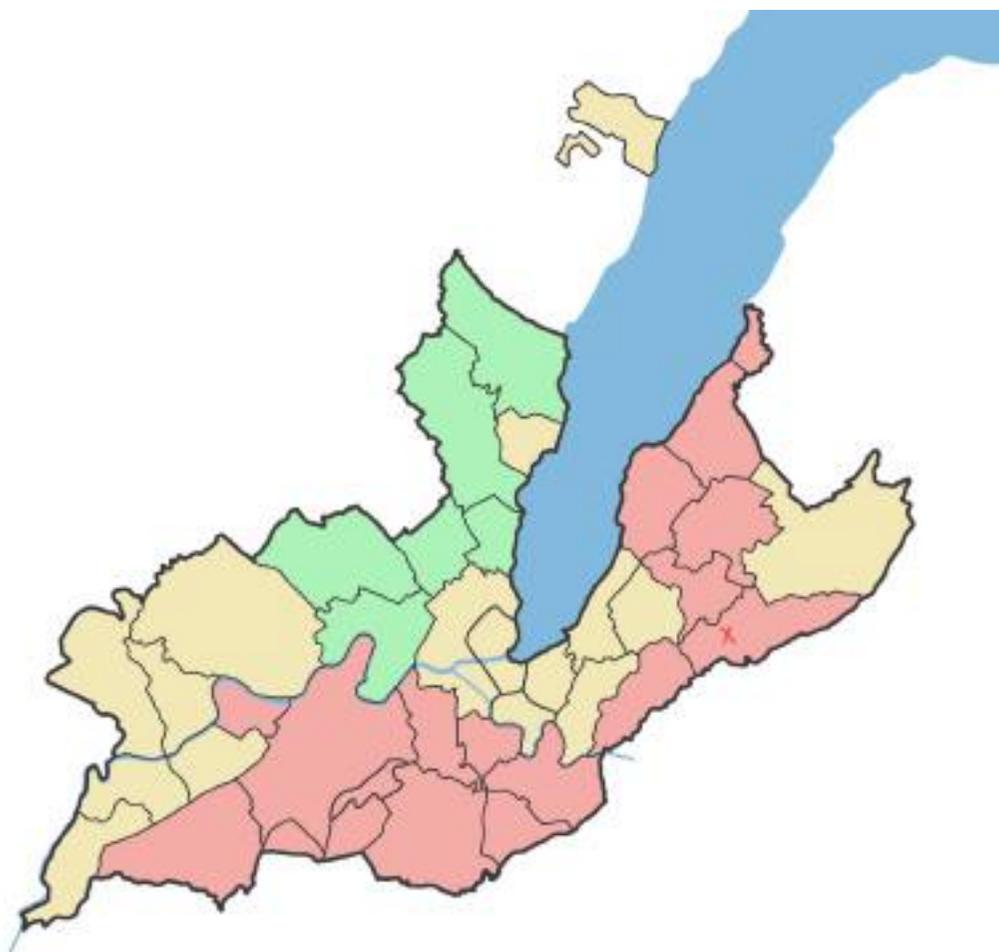


Figure 7 : Carte des terres au Traité de Turin avec la partie genevoise (jaune), les terres cédées par la France (vert) et par la Savoie (rouge). La croix rouge représente l'emplacement du hameau de Puplinge.

Vers la modernité

Les vingt dernières années du XIX^e siècle furent synonymes d'avancées technologiques pour la commune de Puplinge.

En 1871, le Conseil municipal fit poser un thermomètre et un baromètre sur un panneau d'affichage public. Les réelles infrastructures composant le village apparurent par la suite. 15 ans plus tard, la Poste ouvrit un bureau permettant aux habitants d'acheminer leur courrier. En 1896 elle installa un poste téléphonique. L'année 1912 marqua l'arrivée de l'électricité dans le village, mise en place par l'entreprise française Evian-Thonon-Annemasse (ETA). Choisir une entreprise française plutôt que les SIG paraît inconcevable de nos jours. Il faut en effet attendre 1932 pour que le Conseil d'État rachète les installations et devienne le fournisseur officiel de la commune. Toujours dans cette idée d'améliorer la qualité de vie de ses habitants, la commune ordonne la construction d'un système d'acheminement d'eau claire en 1922, 40 ans après ses voisins presingeois. En effet, la commune de Presinge accueillant le propriétaire du service d'Eaux-Belles sur son territoire, fut l'une des premières communes genevoises à bénéficier d'un réseau d'eau potable, en 1887.

Etonnamment, il fallut attendre 11 ans avant que la commune se dote d'un réseau d'assainissement. En effet, située légèrement en dessous du niveau de la Seymaz et du Foron, la commune de Puplinge était soumise à de multiples crues et avait de grandes difficultés à évacuer ses eaux usées. L'insalubrité des évacuations d'eaux qui se répandait dans les nappes phréatiques finit par polluer l'eau potable des puits entraînant de multiples maladies. Par-dessus tout, les habitants se servaient des grilles d'évacuations comme poubelles publiques en se débarrassant de leurs déchets ou de leur lisier qui finirent par obstruer les canalisations. Jusqu'à la construction de la prison de Champ-Dollon en 1976, les égouts se déversaient dans la Seymaz.

Pour revenir aux années 30, la commune demanda à cette date la desserte du village par le bus qui effectuait des allers-retours entre la ville et Jussy. Ce parcours crée un lien évident entre le centre urbain et la commune rurale de Puplinge.

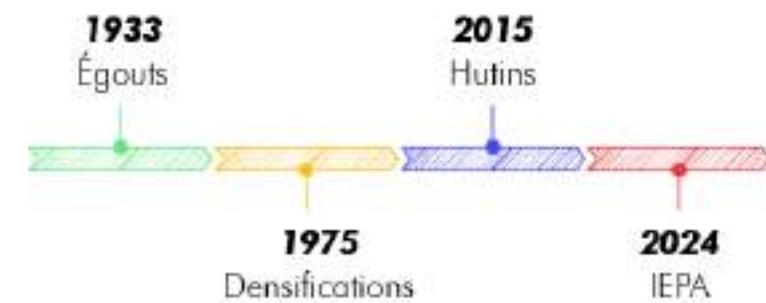
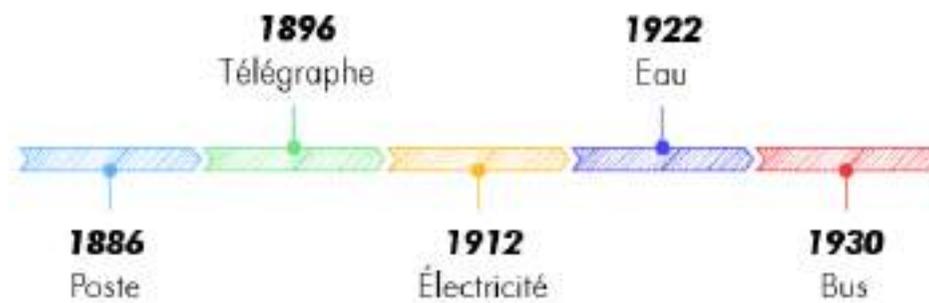


Figure 8 : Frise chronologique des innovations technologiques de Puplinge

La densification du village

Au cours des Trente Glorieuses, période de croissance économique sans précédents, Puplinge connut une transformation majeure, soutenue notamment par la popularisation de l'automobile. L'évolution de la commune s'accéléra en 1966 suite au décès d'Alfred Garin, le moutonnier local, qui laissa à Puplinge plus de 100 000 m² de terres agricoles. Un plan des terres agricoles est disponible en annexe.

Ces terrains, situés près de la Seymaz et régulièrement inondés, étaient peu propices à l'agriculture. En 1967, l'État y proposa la construction d'une prison cantonale, à proximité du centre psychiatrique de Bel-Air. Dans un mouvement audacieux et sans consulter le Conseil municipal, le maire de l'époque, Robert Ducimetière, suggéra de requalifier les terres d'Alfred Garin en zone constructible et d'offrir la moitié de ces terrains pour le projet de la prison. Cette décision, contestée par les Puplingeois, s'avéra être un tournant décisif pour le développement futur de Puplinge.

En échange des terres offertes à l'État pour la construction de la prison, la commune obtient des compensations significatives. Elle impose en 1975 la construction d'une route de contournement (l'actuelle Route de Jussy) permettant de relier la ville à Jussy sans traverser le village. De plus, pour résoudre les problèmes de salubrité, un nouveau réseau d'assainissement est développé, dirigeant les eaux anciennement déversées dans la Seymaz vers la station d'épuration la plus proche.

Concernant la prison, le maire choisit un design inhabituel, en optant pour une structure de quatre étages au lieu d'un bâtiment plus haut de sept étages. Cette décision, loin d'être anodine, permet par la suite de dissimuler visuellement la prison avec une barrière d'arbres, qui n'aurait pas pu masquer une structure plus élevée.

Cette période de changements marque le début d'une ère de développement significatif pour Puplinge. Elle ouvre la voie à la construction des quartiers de Pré-Marquis et de Frémis, entraînant une augmentation spectaculaire de la population, de 500 à 2000 habitants en seulement une décennie. La population demeura stable jusqu'à l'émergence du quartier des Courtils en 2015. Malgré les controverses initiales, l'action du maire se révéla essentielle pour la commune, déclenchant la transformation qui façonna la morphologie du village d'aujourd'hui.

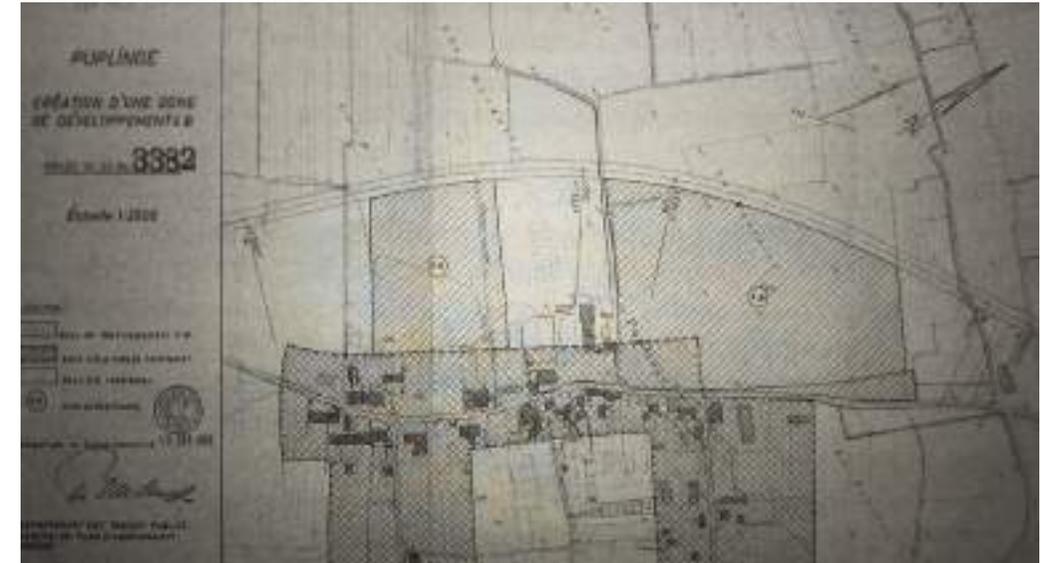


Figure 10 : Plan d'aménagement du village en 1969



Figure 11 : Immeubles de Frémis en 1975, vue depuis les Dardelles



Figure 12 : Prison de Champ-Dollon à sa construction



Figure 13 : Barrière végétal occultant la prison en arrière-plan depuis le village

Contexte genevois

Une ville en croissance

« Pour la plupart des Helvètes, aujourd'hui encore, la Suisse est un pays agricole, habité par une population proche de la « nature ». [...] certes, il y a des exceptions (villes, industries, réseau ferré, autoroute, etc.) mais qui n'entament pas le mythe. Car il s'agit bien d'un mythe. » André Corboz – La Suisse comme hyperville

Ces mots introduisent un texte manifeste de 1997 d'André Corboz, architecte et urbaniste genevois, qui tente de dépasser les clichés du territoire Suisse vu comme majoritairement alpestre, en le décrivant comme un pays dense et massivement développé sur le Plateau. Les zones montagneuses ont certes connu récemment une densification liée au tourisme mais c'est bien en vallée que dès les origines s'est regroupé la population, sur des terres plates, laissant place à l'agriculture et à l'urbain. Positionnées initialement à des points clés, souvent des zones de péages pour les voyageurs, les villes ont vites pris de l'importance, sans se soucier des espaces agricoles. Ces villes peuvent alors être décrites comme des lieux centraux, nettement distinct de la campagne.

Selon Corboz, le tissu urbain est caractérisé par un ordre contigu, une unité de gabarit, la présence de monuments symboliques tels que les hôtels de ville ou cathédrales et surtout une opposition à la campagne de par la densité bâtie.

L'étude de trois cartes du canton de Genève, couvrant une période d'un peu plus d'un siècle, confirme la justesse des propos d'André Corboz concernant la densité du bâti.

La carte de 1900 met en lumière une ville qui se détache nettement de la zone rurale. On comprend les raisons de l'emplacement stratégique à la sortie du Léman qui, dans des temps anciens, permettait à l'État de percevoir des taxes portuaires. Au début du XX^e siècle, plusieurs hameaux sont aléatoirement disséminés dans les zones rurales.

Le développement du réseau routier sur l'ensemble de la campagne est probablement le point le plus marquant de la seconde carte datée de 1975. L'étalement urbain des années 60 a contraint à la création d'un maillage routier conséquent pour raccorder les villas individuelles au réseau cantonal. La croissance de la ville d'Annemasse, du secteur Trois-Chênes (Chêne-Bourg, Chêne-Bougeries et Thônex) et l'étalement de la ville de Genève aux quatre points cardinaux impressionne également. Tout cela en trois générations seulement.

La dernière carte (2020) présente une ville unifiée et dense. Il est impossible de séparer le territoire appartenant à la ville de Genève de celui des Trois-Chênes ou d'Annemasse. Les trois entités forment une tache compacte malgré la frontière.

Bien qu'une ville dense offre un avantage pour sa mobilité (liaison en transports publics), elle menace fortement, par son étalement, la campagne et les terres agricoles. En effet, la commune de Puplinge se retrouve désormais en contact direct avec le front urbain, qui menace « d'envahir » les espaces ruraux.

Nous retiendrons de ces trois cartes la rapidité de l'étalement d'une ville dans son espace agricole environnant.

L'étalement dépend naturellement du territoire disponible et des contraintes que celui-ci impose (forêts, montagnes, lacs, etc.). Dans la plupart des cas, l'agrandissement des villes est inévitable. Tout centre urbain qui offre un intérêt, qu'il soit financier, fiscal ou encore universitaire attirera une population importante qui devra s'y loger. Si ces villes doivent s'agrandir, certaines règles mal définies doivent se mettre en place pour éviter le chaos.

Au cours de sa vie, André Corboz a longtemps véhiculé l'image du territoire comme un palimpseste. À l'image de ce parchemin dont on a effacé le premier texte afin de le réutiliser, un urbaniste ne doit pas fonder ses pensées sur un espace vide mais bien sur une structure existante. Bien que la situation soit différente pour les villes bombardées durant la Seconde Guerre mondiale, là où une restructuration absolue était nécessaire, il n'en reste pas moins que la majorité des villes européennes se sont développées autour d'un noyau historique. On peut prendre pour exemple le plan élaboré par Ildefons Cerdà, en 1860, pour la ville de Barcelone, qui propose un développement autour de la vieille-ville, plan qui s'avère encore d'actualité aujourd'hui.

Tout comme la capitale catalane, Genève s'est étendue autour d'un noyau historique, muséifié et gardé intact de toute modernité comme beaucoup d'autres. Pour cette raison le centre économique de Genève s'est déplacé dans les Rues-Basses, de manière à conserver les traces du passé. Cette même pensée amènera par la suite à la construction des cités-satellites, ensembles bâtis raccordés au centre-ville, dont Meyrin offre un exemple typique.



Figure 14 : Plan Cerdà de 1860 avec la vieille-ville en noir

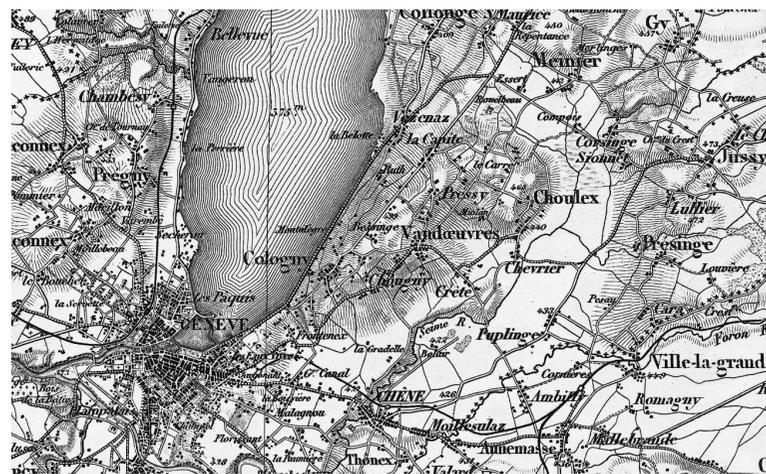


Figure 15 : Genève en 1900



Figure 16 : Genève en 1975



Figure 17 : Genève en 2020

L'École de Genève : une nouvelle approche

André Corboz n'a jamais enseigné à Genève. Il a pourtant passé une grande partie de sa vie aux côtés des enseignants de l'IAUG (Institut d'architecture de l'Université de Genève) aussi appelée L'École de Genève. (ARCHIZOOM, 2023) Souvent invité pour donner des conférences ou assister aux journées de critiques des travaux estudiantins, André Corboz a su transmettre cette volonté de conserver le patrimoine bâti en travaillant sur des projets existants. Pour comprendre cette transmission de savoir il faut remonter à l'origine de cette école.

Nous sommes en 1946. L'université de Genève (UNIGE) décide d'ouvrir une filière enseignant l'architecture et l'urbanisme. Celle-ci se prénomme École d'architecture de l'Université de Genève (EAUG) et ne se distingue pas du système traditionnel d'enseignement des beaux-arts. À l'instar de plusieurs villes européennes, les mouvements de mai 1968 viennent casser les codes de l'enseignement et menacent une fermeture de l'académie. C'est en 1994 que l'école perdra son premier cycle et se requalifiera d'Institut (IAUG). Toute la notoriété de cette formation extraordinaire se jouera sur une courte période d'une vingtaine d'année. À l'aube du second millénaire, un collectif de professeurs de renommée parmi lesquels on peut citer Alain Léveillé, Michel Corajoux, Sébastien Marrot, Jean-Marc Besse, Marcellin Barthassat ou encore Georges Descombes décident de renverser le système d'enseignement pour le remplacer par une méthode expérimentale. Afin de transmettre leurs connaissances de manière moins conventionnelle, les enseignants construisent leurs cours autour de quatre thèmes principaux : l'architecture, l'urbanisme, la sauvegarde du bâti et le paysage. À l'inverse des autres académies, l'Institut renverse le principe des cours *ex cathedra* durant lesquels un professeur se tient face à ses élèves et expose des théories à appliquer à la lettre. Ils placent le professeur à l'égal des élèves. « *L'enseignant n'était pas face aux élèves mais parmi eux* » - DESCOMBES Georges, 2003. D'après les témoignages des étudiants, chaque classe se voyait composée d'une quinzaine d'élèves, se retrouvant autour d'une grande table en bois entourée de murs de tableau noirs. Le but était de créer une bulle où les étudiants et enseignants se retrouvaient durant deux jours et demi par semaine afin d'exposer leurs idées sous forme d'un enseignement collectif. « *Ceux qui ne dessinaient pas pouvaient écrire* » raconte Christine Dalnoky, enseignante à l'IAUG entre 1994 et 2007. Cette sphère, décrite comme un « *incubateur à projet* », vaudra à l'institut sa notoriété. Bien que souvent critiquée et décrite comme expérimentale, cette méthode a porté ses fruits si l'on considère la qualité de la formation des architectes et urbanistes sortis de cet institut.

De manière à pousser les étudiants à la créativité tout en dépassant la

traditionnelle séparation disciplinaire, plusieurs cours étaient donnés en plein air ou *in situ*. Beaucoup d'anciens élèves relèvent les qualités de cet enseignement sur place ou des séminaires *International Design Seminar* (Indesem) invitant des grandes figures de l'architecture tels que Mario Botta (Bruxelles Lambert Bank aux Eaux-Vives, GE) ou Jean Nouvel (Gares du CEVA, GE).

À l'image du palimpseste d'André Corboz, les tableaux noirs se retrouvaient couverts de textes, mots, calques, dessins ou plans. En un coup d'œil, les étudiants pouvaient retrouver le fil de la discussion de la semaine précédente en observant ces tableaux riches en connaissances.

« Pendant les ateliers de projet, on dessinait souvent des esquisses sur les tableaux. La semaine suivante, lors d'une discussion entre théoriciens, on pouvait se référer aux traces du dessin encore visible. À l'inverse, lorsqu'un enseignant inscrivait des termes sur le tableau pendant son cours, on pouvait revenir dessus une semaine plus tard lors d'une critique de projet ». - *BUSSIEN Greg, 2003*

Cette méthode d'enseignement se perpétue aujourd'hui encore au sein des Hautes Écoles suisses, en mémoire de l'IAUG dont les portes se sont fermées en 2009 pour des raisons politiques.

Il faut retenir de l'École de Genève une volonté de transmettre le savoir des professeurs aux étudiants par une immersion totale dans le projet en visitant le site, en s'imprégnant des lieux et des constructions avoisinantes. Une majorité des exercices de projet proposés lors de l'enseignement pré-IAUG portait sur le remplissage d'un espace vide, dénué de tout contexte. Cette nouvelle forme d'enseignement a vraiment poussé les acteurs des modifications à prendre en compte le passé du lieu, sa végétation, sa structure existante et surtout le paysage qu'il reflète.



Figure 18 : A. Léveillé, M. Barthassat, M. Corajoud et G. Descombes en 2003 devant les tableaux noirs et la table en bois.



Figure 19 : Tableau de Georges Descombes en 2003

Un siècle et demi de plans directeurs

À Genève, l'urbanisme est encadré par des plans directeurs édités par des commissions d'urbanistes. Celles-ci ont pour but de présenter un projet, parfois à but expérimental et théorique, dans le but de susciter débat et d'amener à une solution pour l'avenir. Ces plans mènent à une évolution pour la décennie et marquent un passage important dans le temps.

Ils permettent de planifier les zones à densifier, de classer des parcelles historiques, de dessiner les grandes lignes des projets pour l'avenir ou encore de faire évoluer le bâti présent.

1858 – Plan Blotnitzki

Le démantèlement des fortifications de la vieille-ville de Genève arrive de pair avec un nouveau régime politique. Léopold Blotnitzki est mandaté au milieu du XIX^e siècle par le Département des travaux publics pour l'exécution d'un plan directeur général prenant en considération la ville et ses alentours. Le nouvel espace à disposition va tripler la superficie de la ville en ajoutant « *6500 logements, ses écoles, ses églises, ses équipements collectifs (gare, poste, théâtres, université, conservatoire, musée) et son système d'espaces publics urbains (boulevards, avenues, quais, places, ronds-points)* » - *ESPAZIUM, 2017* A partir de ces années la ville de Genève devient dense et compacte. Grâce à ce plan la gare de Cornavin voit le jour, bien entendu, sans toutes ses modifications actuelles!



Figure 20 : Panorama de Genève en 1860 avec la gare Cornavin



Figure 21: Plan directeur de 1858

1929 – Plan Martin

Perfectionné par Camille Martin, le second plan d'aménagement du territoire, daté de 1929, met en avant un système de zonage très précis. On peut tout d'abord remarquer que, contrairement au plan précédent, le canton et ses frontières tels que nous les connaissons aujourd'hui figurent en entier. Il s'agit d'une première en Suisse. (LEVEILLÉ, 2017)

On perçoit donc une volonté d'ensemble et une prise en considération d'un territoire décrit jusqu'alors uniquement comme pâturages. Le but est de ménager les espaces à construire et de créer une transition avec la ville isolée de la campagne. Le plan distingue les zones urbaines en noir, les zones transitoires en rouge et rose, les agglomérations et habitations rurales en jaune et enfin les zones industrielles en violet. On arrive également à percevoir les lignes de tramways qui trament la ville. A cette époque déjà, des discussions ont lieu autour d'une possible liaison entre la gare de Cornavin et celle des Eaux-Vives... Le projet du CEVA ne date donc pas d'hier.

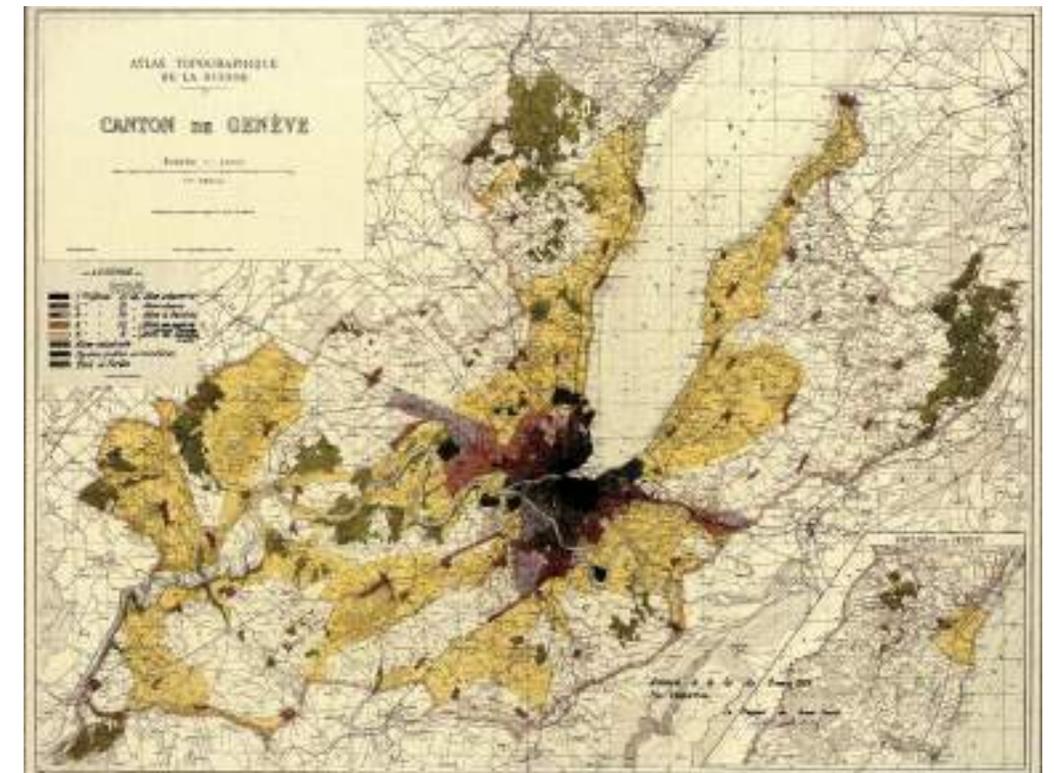


Figure 22 : Plan directeur de 1929

1936 – Plan Braillard-Bodmer

De 1933 à 1936, Maurice Braillard et Albert Bodmer imaginent un ensemble de projet radicaux qui permettraient à la ville d'atteindre les 350 000 habitants tout en quittant le modèle « sédimenté » de la ville d'avant. C'est en apportant des squares et des mails ainsi qu'en classant en zones de développement le centre, le périurbain et le rural que les deux urbanistes souhaitent avancer dans l'évolution territoriale du canton.

Pour la première fois, l'ensemble du territoire est pris en considération et pas seulement cartographié. Les projets de densifications du centre par des immeubles, du périurbain par des cités et du rural par des villas résidentielles ne verront pas le jour, ou, du moins, pas tout de suite ...

Les immeubles de Montchoisy aux Eaux-Vives verront le jour, sous la supervision de Maurice Braillard, grâce à ce plan directeur. Nous devons également à cet architecte le téléphérique du Salève (1932). Il faudra par contre attendre l'après-guerre pour assister à l'étalement urbain dans le monde rural.

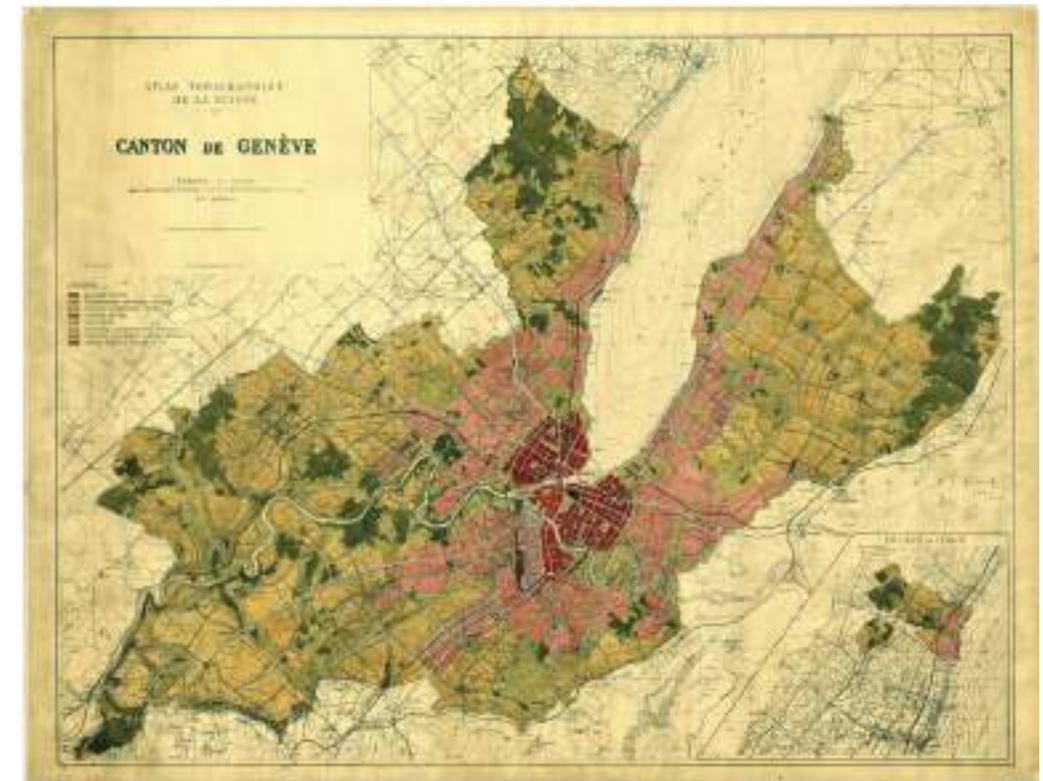


Figure 23 : Plan directeur de 1936

1945-1961 – Plan Marais

Au milieu du XX^e siècle, un collectif des bureaux d'architecture et d'urbanisme de Genève, voit le jour sous la direction d'André Marais, afin de répondre aux enjeux majeurs dont Genève en est la proie. En effet, l'une des volontés majeures de l'État est de conserver le siège de l'ONU, organisation internationale. Pour cette raison, Genève doit se doter d'un aéroport à la hauteur. Cointrin verra ainsi le jour, en même temps qu'une forte densification de la périphérie urbaine. Genève s'agrandit, et vite ! Nombreux sont les projets qui se réalisent durant cette période vicennale : « *Cité Meyrin, ensemble Budé, Cité du Lignon (Addor), Cité nouvelle Onex-Lancy (Honegger, Bordigoni), Tours de Lancy (Lamunière), Lancy-Sud et Chêne-Thônex (Marais), Tours de Carouge (Brera, Waltenspuhl), Cité Gradelle (Hentsch), ensemble chemin de la Montagne (Gaillard)* » - LEVEILLÉ Alain, 2017

Les Trente Glorieuses³ sont en plein essor. L'automobile se démocratise. On bâtit l'échangeur du Bachet de Pesay ou encore l'autoroute reliant Genève à Lausanne (1964). Cette avancée technologique ouvre les portes à une conquête de l'espace libre, parfois au détriment des terres agricoles...



Figure 24 : Plan directeur de 1945-1961

³ Période située entre la fin de la Seconde Guerre Mondiale et la crise pétrolière (1946-1973)

1975 – Plan directeur

Seulement 7 ans après sa parution, le premier choc pétrolier de 1973 vient mettre en échec le plan directeur alvéolaire qui prévoyait une planification pour un demi-siècle. En moins d'une décennie, le phénomène de la rurbanisation est remis entièrement en cause. Prôné par les autorités dans les années 60 comme un espace verdoyant, loin de la population urbaine et beaucoup moins onéreux que le centre-ville (cf. Publicité p. 11, PS2), le périurbain devient la bête noire des cantons. « *Dénué de tout liens sociaux, dépendant à l'automobile, consommateur des terres agricoles : l'espace périurbain est mis à mal.* » - PILLET Bastien, 2023

Malheureusement, une fois le processus engendré, il est bien difficile d'en limiter les conséquences. Encore aujourd'hui, les habitants ruraux payent le prix des décisions du plan directeur de 1966 en subissant les flux pendulaires des automobiles. Encore aujourd'hui, le périurbain attire une population de citoyens quittant la ville pour un cadre de vie à la campagne.

Les auteurs du plan directeur de 1975 font tout leur possible pour éviter un étalement supplémentaire et mettent en place la notion de *mixité logement/emploi*, encore d'actualité de nos jours. Le but est de créer de l'emploi à proximité du logement de manière à limiter les déplacements pendulaires. Il s'agit dès lors d'ajouter du logement en ville et du travail dans la zone périurbaine.

Le village de Puplinge apparaît pour la première fois dans un plan directeur à cette époque. Urbanisé et accueillant dès lors 2000 habitants, il est traité comme une zone potentielle d'intervention et n'est plus uniquement classé comme une zone « rurale ».

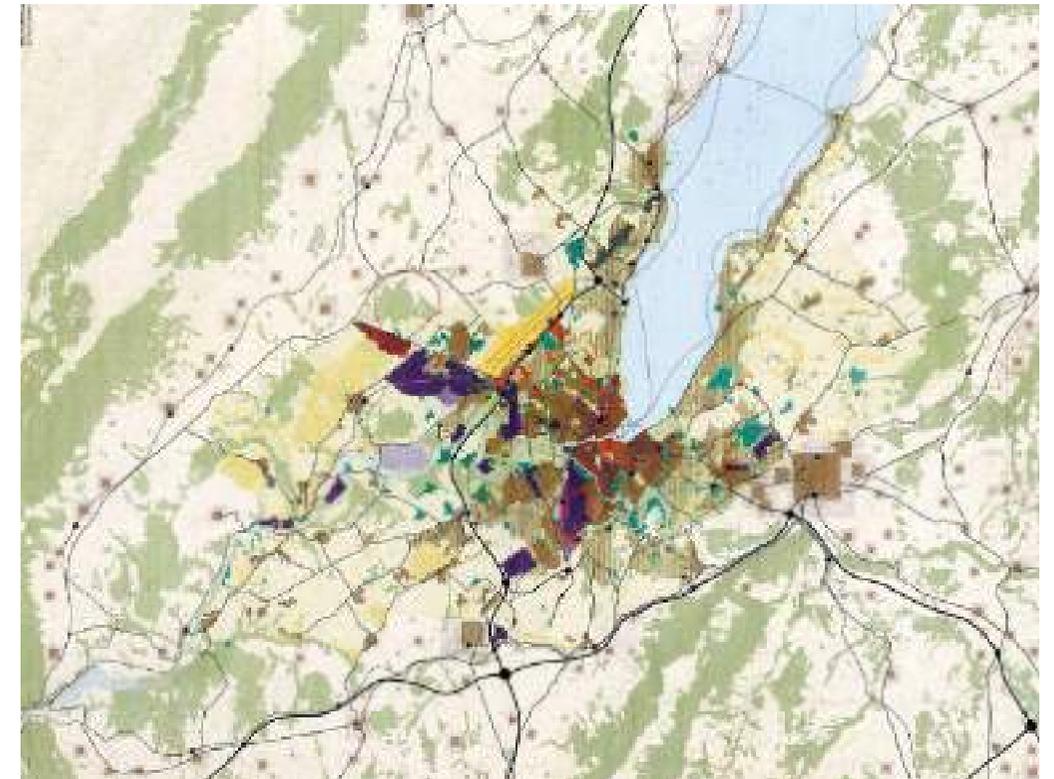


Figure 27 : Plan directeur de 1975

1989 – La ville sur la ville

Le plan sectoriel de 1989 apparaît comme un plan d'actualité encore aujourd'hui. Il englobe l'ensemble du territoire genevois et lui attribue des intentions de développement.

Le plan prévoit neuf secteurs d'aménagement du territoire : urbanistique – public – transport – technique – agriculture – sites – contraintes naturelles – environnement – régional.

Ces différents secteurs se trouvent sous la responsabilité d'offices aux compétences spécialisées. Chacun approfondit son thème et l'applique à l'ensemble des communes du canton. Pour limiter l'étalement urbain et réparer les erreurs commises en 1966, le plan met en avant un équilibre entre la ville et la campagne. Ce paradigme vise à densifier le centre-ville, déjà équipé en transports publics, en système d'assainissement et en équipements nécessaires. Il en résulte le terme de *ville sur la ville*. Cette logique prolonge le concept de *mixité logements/emplois*. Il s'inscrit dans la continuité des travaux d'André Corboz et prend en considération le paysage et le bâti existant.

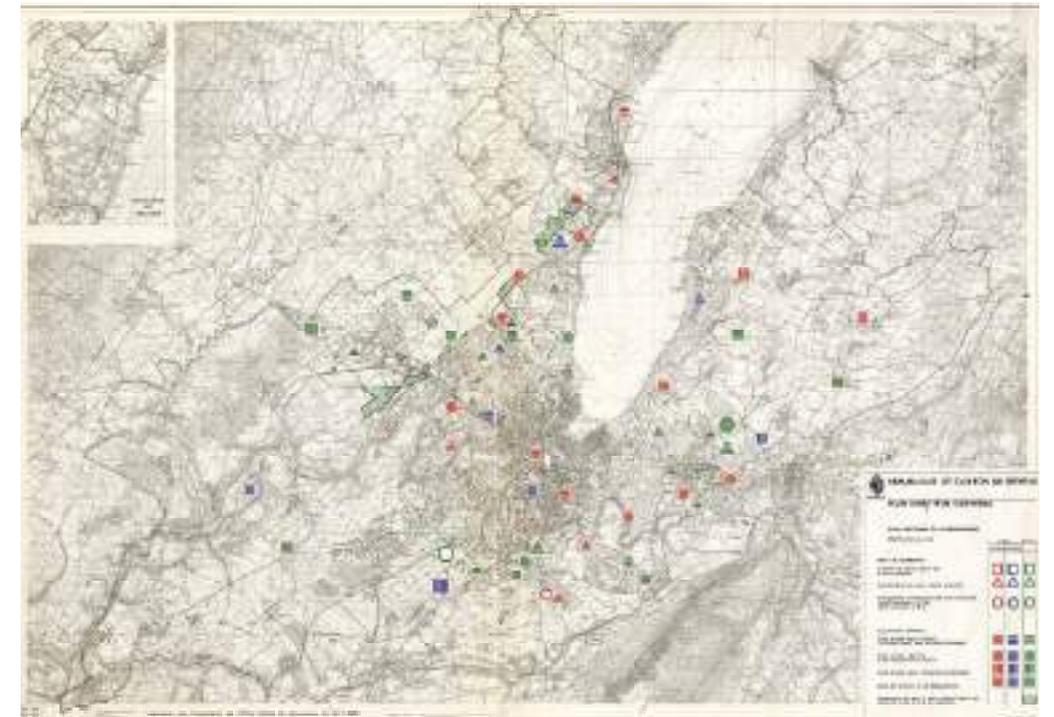


Figure 28 : Plan directeur de 1989

2001 – Vers le Grand Genève

Le début des années 2000 marque un nouveau départ pour l'urbanisme genevois.

Mobilité, habitat, économie, tout le système est repensé dans le cadre d'un consensus entre la Suisse et la France. La plus grande collaboration transfrontalière d'Europe voit alors le jour, baptisé **Le Grand Genève**.

2 pays, 3 régions, plus d'un million d'habitants : les enjeux sont importants.

« Le Grand Genève a connu une forte croissance démographique avec une hausse de 37% de sa population entre 1994 et 2014. Pour comparaison, la France a vu une hausse de 13% de ses habitants sur la même période ». - DEGREMONT Marie VIA PILLET Bastien, 2022

La vision territoriale qui s'arrêtait jusque-là aux frontières cantonales s'échappe désormais sur le territoire vaudois et français. Un système de mobilité complexe voit alors le jour afin d'endiguer les centaines de milliers de véhicules qui quotidiennement entrent sur le territoire genevois par les douanes franco-suisse ou les routes fédérales côté vaudois. Le projet du CEVA peut enfin se réaliser grâce à cette vision élargie du territoire. En attente depuis le plan Martin (1929), une ligne de train partiellement souterraine est inaugurée en 2019 et relie l'axe du Grand Chablais à celui du Paris-Lausanne. (Cf. chapitre Mobilité)

Ce plan novateur intègre désormais des mesures de développement durable et écologique. Les dix plus grands projets, dont les prémices du PAV (Praille-Acacias-Vernets) et du MICA (Mon-Idée - Communaux d'Ambilly) sont matérialisés sur cette carte territoriale.

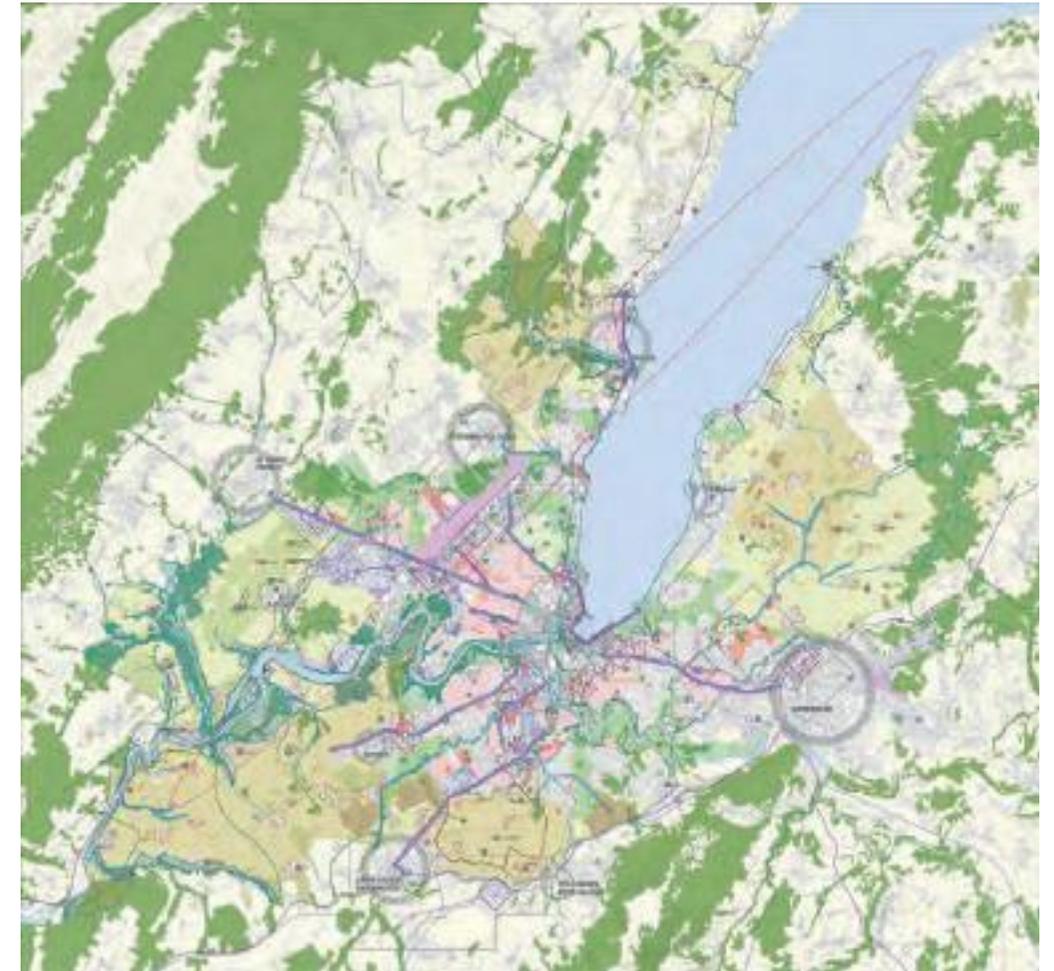


Figure 29 : Plan directeur de 2001

Penser le territoire du futur : Le PDCn 2030

Approuvé par la Confédération le 18 janvier 2021, le plan directeur cantonal 2030 sert de ligne directrice pour les urbanistes de nos jours. Il encadre le développement du canton et met à nouveau en avant les dix plus grands projets prévus pour les années à venir. Le plus grand d'entre eux est certainement le Contournement-Est, aussi appelé Traversée du Lac (cf. chapitre Contournement-Est). Compilé sous la forme d'un dossier tout public portant le nom de *Envie Genève*, le PDCn est composé de cinq documents traitant de l'urbanisation, de la mobilité, du secteur agricole, de l'environnement et des grands projets. À ces documents s'ajoute une vidéo de deux minutes expliquant les intentions de l'État en matière d'aménagement du territoire genevois.

Le volet urbanisation réaffirme la notion de *mixité logements / emplois*.

Le chapitre principal du PDCn est consacré à la mobilité radiale.

Des villes comme New-York ou Barcelone sont planifiées sur la base d'un maillage composé d'une trame carrée ne laissant que peu de liberté aux acteurs de la mobilité. Genève, comme beaucoup de villes développées autour de leur centre, fonctionne selon un système en étoile qui dessert les pôles urbains excentrés. Chaque pôle est relié au centre par un réseau de transports en communs (tram ou train pour les plus importants) et par des routes cantonales de grandes importances (Route de Chêne, Route de Malagnou, Route de Meyrin, etc.). Ce système permet aux habitants des pôles de se rendre rapidement au centre-ville. Les habitants du périurbain, villages situés autour des pôles, peuvent s'y rendre en voiture ou bus avant d'emprunter ces grands axes. La connexion entre les zones périurbaines est par contre difficilement assurée par les transports publics. Le plan radial force les usagers à se rendre au centre-ville pour emprunter une autre branche de l'étoile. Pour cette raison, un habitant de Puplinge souhaitant se rendre un lundi matin à 8h00 à Meinier, village proche, aura le choix entre un trajet de bus de 45 minutes ou en voiture de seulement 8 minutes⁴. Le choix est vite fait surtout lorsque des places de parkings sont disponibles. De manière à résoudre ces soucis propres aux habitants du périurbain, ces dernières années, les TPG ont mis à la disposition des utilisateurs un service de navette nommé TPGFlex. Il fait, sur appel, office de « taxi » entre des arrêts de bus non desservis par une ligne directe et pour la même somme qu'un billet de bus traditionnel. Ce service, facilement réservable sur l'application a pour but de réduire les déplacements pendulaires ou de loisirs effectué en voiture entre les villages périurbains.

Les deux chapitres *verts* de ce plan directeur vont dans le sens d'un développement de l'agriculture locale promouvant la vente à la ferme, une agriculture moins invasive pour l'environnement et un cycle circulaire de l'alimentation genevoise. Parmi les autres points environnementaux, la gestion des terres d'excavations, la mise en *Zone hameaux* des habitations isolées ou encore la création de couloirs de biodiversité sont mis en avant. La sauvegarde du paysage en limitant les constructions de fort impact vient clore ce volet du PDCn.

La partie « grands projets » du plan directeur est abordée dans le chapitre MICA de ce travail.

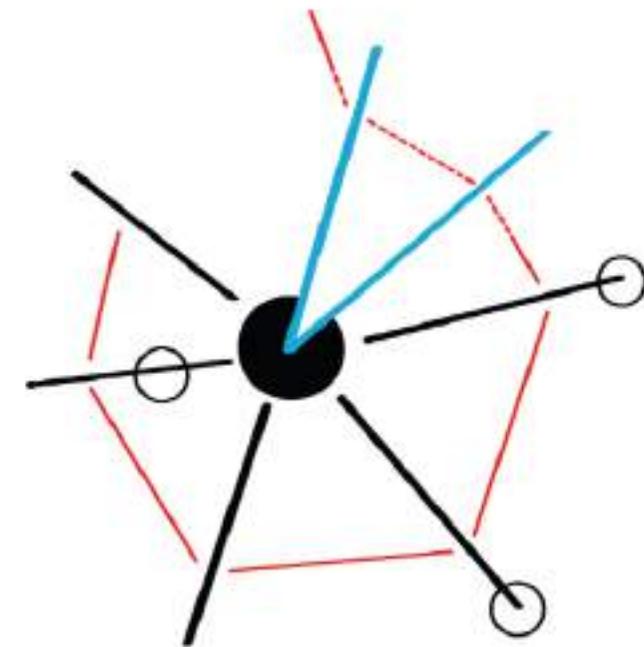


Figure 30 : Schéma de la mobilité en étoile représentant le Léman en bleu, les pôles entourés en noir et les nouvelles connexions en rouge.

⁴ Trajet selon Google Maps entre Puplinge-Mairie et Meinier, Eglise

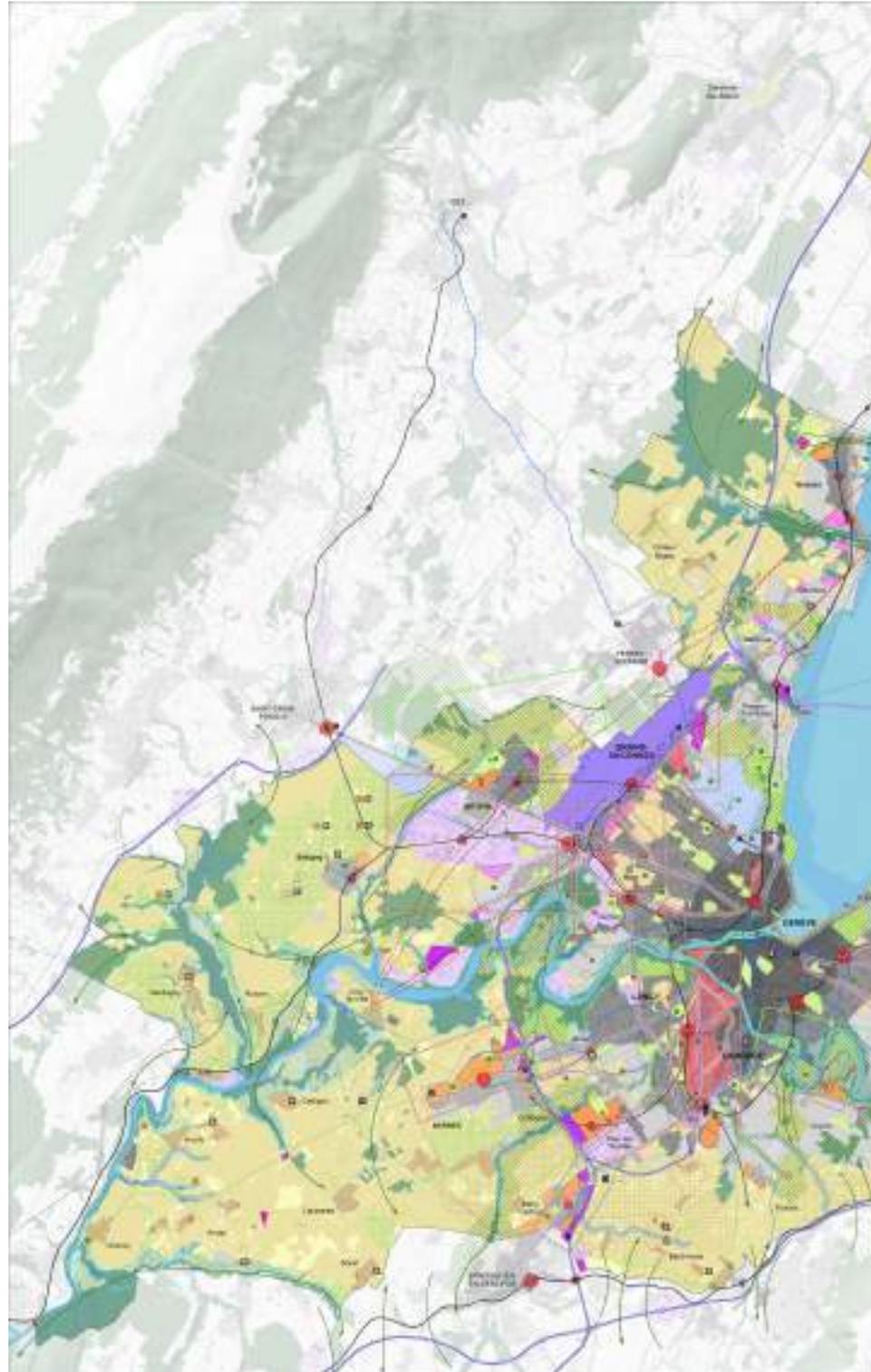
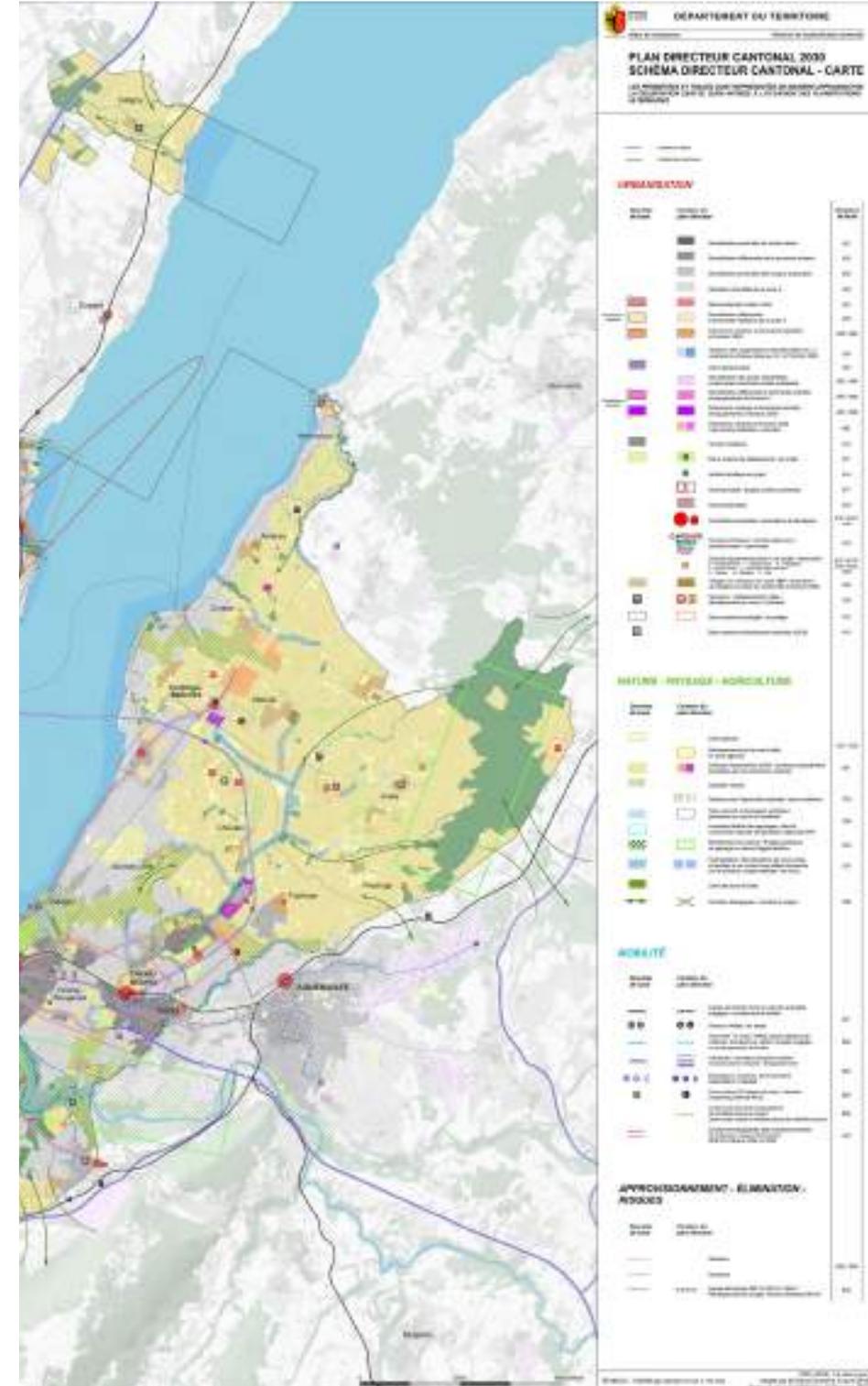


Figure 31 : Plan directeur pour 2030



La mobilité

Un métro pour Genève !

Le CEVA, un projet de transport urbain majeur dans la région genevoise, s'inscrit dans une tradition de réalisations architecturales et d'infrastructures de longue haleine. À l'instar de la Sagrada Familia à Barcelone, dont la construction s'étend sur près de 150 ans, ou de la Grande Muraille de Chine, érigée en plus de 1000 ans, le CEVA représente un projet d'envergure qui a nécessité une réflexion et une planification sur près d'un siècle.

Cette connexion ferroviaire, qui relie des axes de transit importants de part et d'autre de la frontière franco-suisse, a été imaginée dès les années 1920. Cependant, il aura fallu attendre les années 1980 pour voir se concrétiser une entente entre la France et la Suisse autour de ce projet. Son coût de plus de 1,61 milliards de francs suisses et sa complexité transfrontalière ont exigé une période de débat prolongée, soulevant des questions sur les bénéficiaires et les contributeurs financiers.

Inauguré le 15 décembre 2019, juste avant la pandémie de Covid-19, le CEVA a rapidement démontré son utilité. En septembre 2022, il enregistrait déjà plus de 60 000 utilisateurs quotidiens, surpassant les prévisions de 2024. Cette forte utilisation révèle un intérêt marqué pour les transports publics rapides, bénéficiant autant aux habitants des villages du Chablais, traditionnellement moins desservis par les transports en commun, qu'à ceux de la Rive gauche de Genève.

Selon Gilles Marti, maire de Puplinge et membre représentant des communes genevoises auprès des TPG, une grande partie des habitants de la commune utilise le CEVA pour des trajets rapides vers des points clés comme Cornavin. La gare de Chêne-Bourg, desservie par le CEVA, permet des trajets rapides et efficaces : les Eaux-Vives en 3 minutes (contre 16 minutes en voiture et 27 minutes en tram), Lancy-Bachet en 11 minutes (36 minutes en voiture et 53 minutes en tram), et Cornavin en 18 minutes (35 minutes en voiture et 40 en tram). La commune entend ainsi favoriser l'accès au CEVA, en améliorant les parcours cyclables et en demandant aux TPG d'augmenter la fréquence des bus desservant le village. Le sondage réalisé pour ce travail nous enseigne que la majorité des habitants de la commune désireuse d'emprunter le CEVA se rend à la gare de Chêne-Bourg plutôt qu'à Annemasse bien qu'elle soit plus proche. Il faut en chercher probablement la raison dans une meilleure desserte des transports publics.

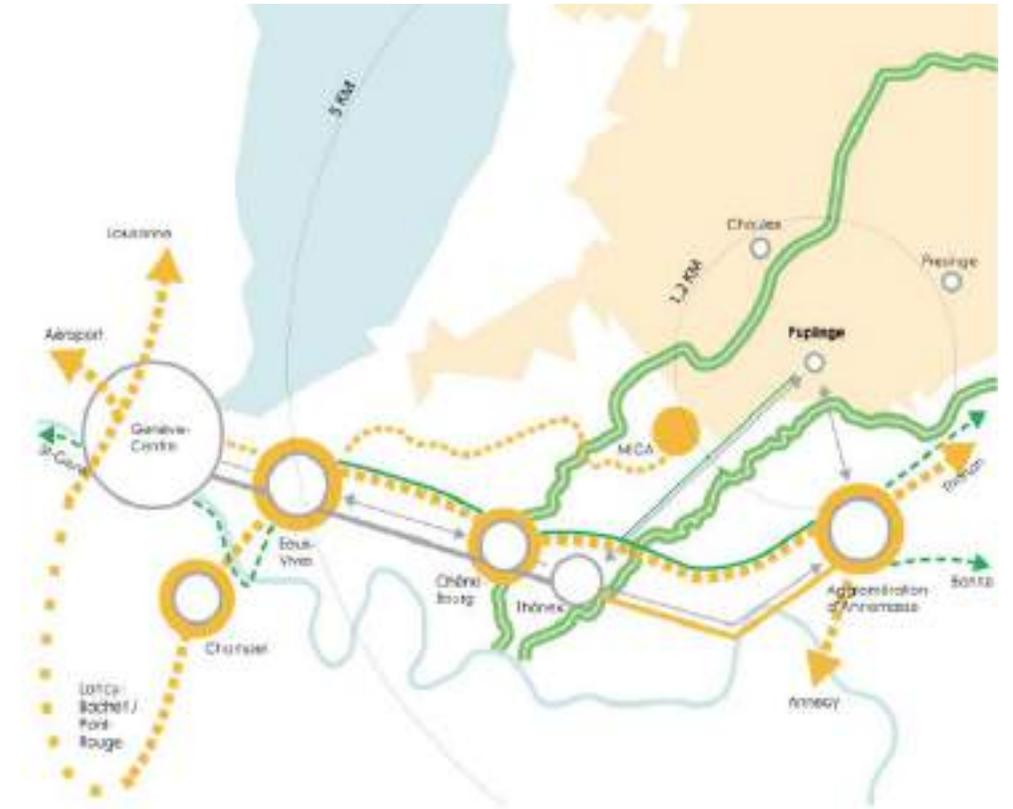


Figure 32 : Connexion en matière de mobilité douce avec Puplinge

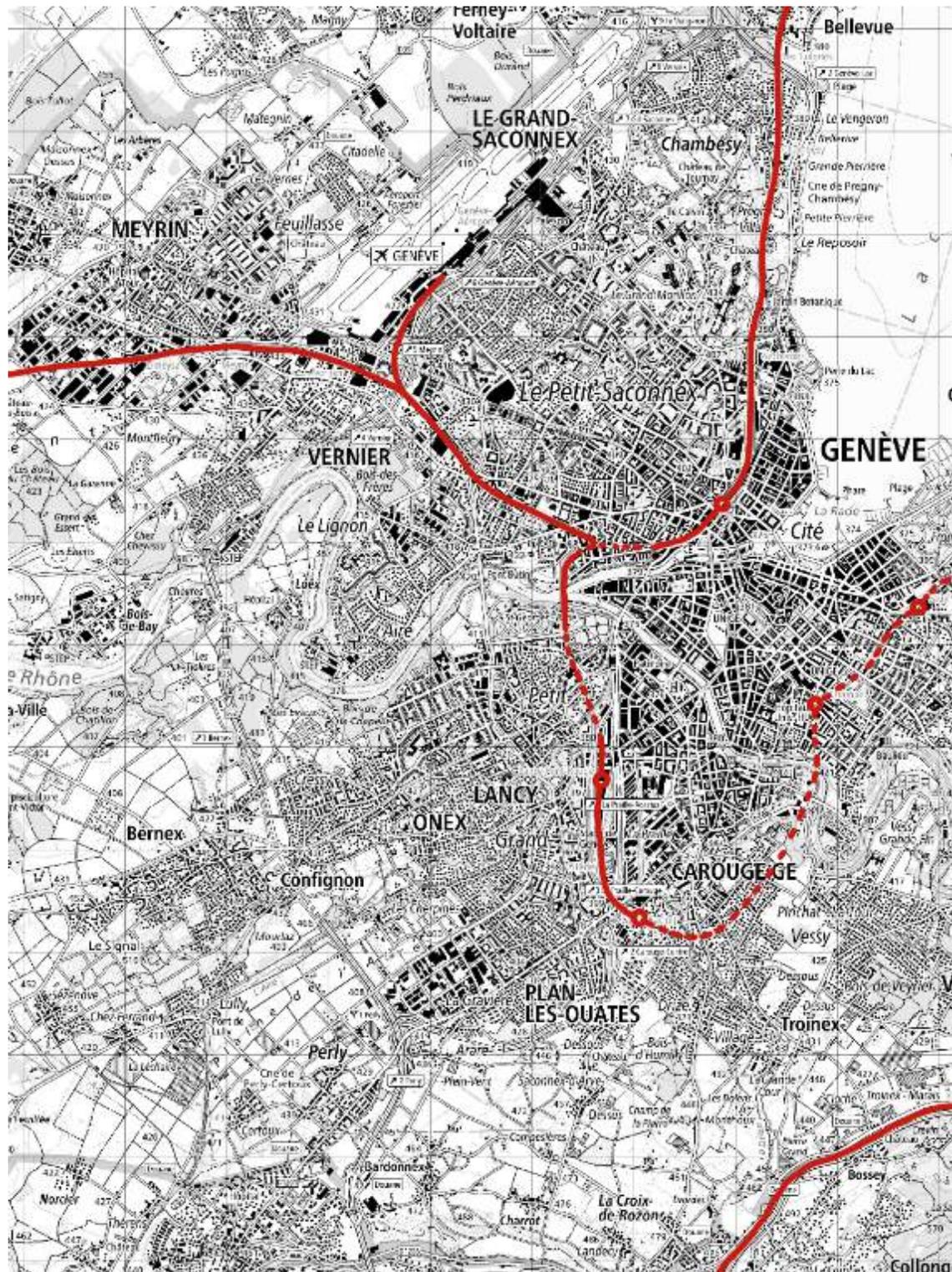
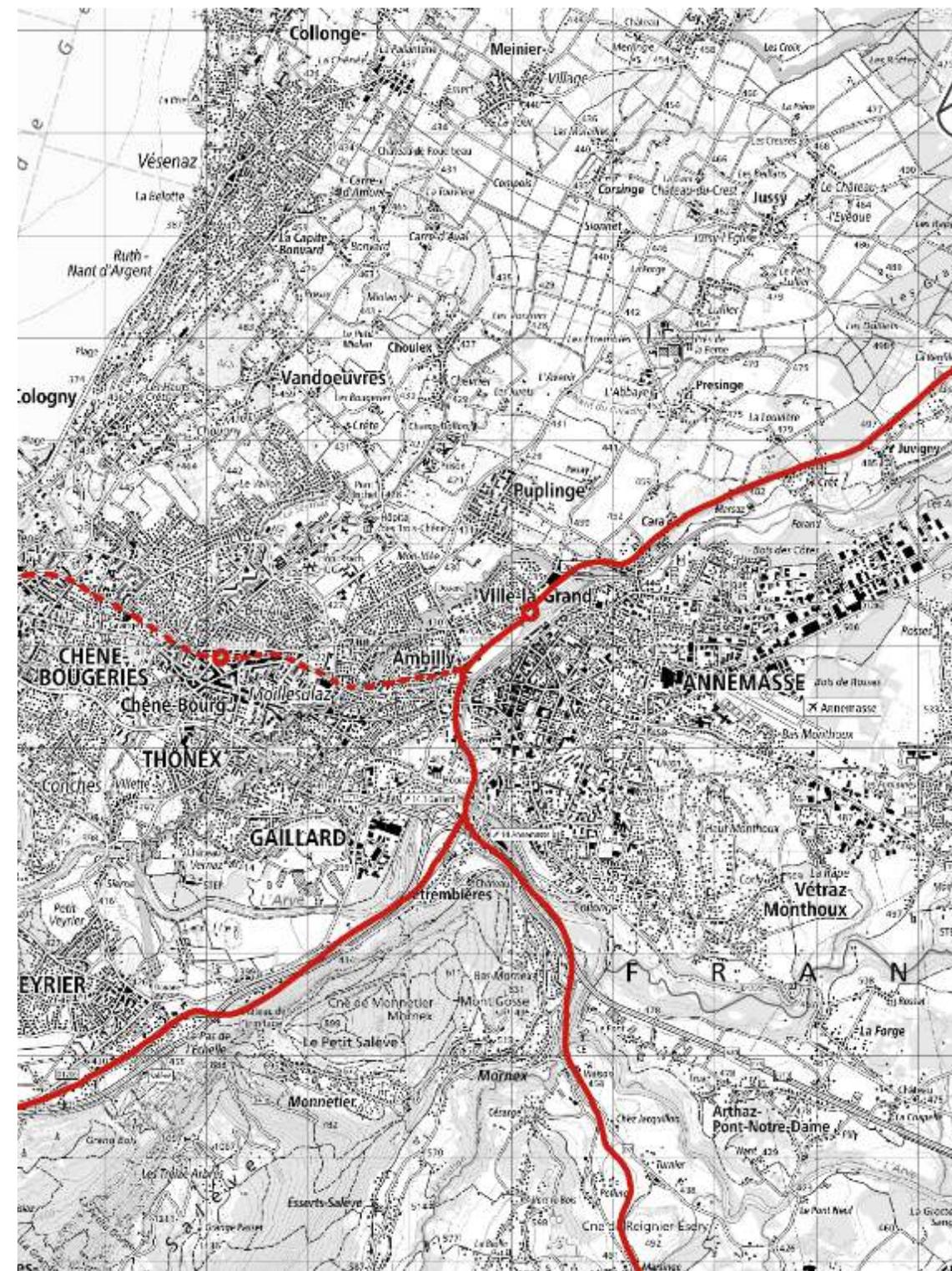


Figure 33 : Tracé du CEVA actuel



Une traversée du Lac trop onéreuse ?

La ville de Genève, selon un article de la Tribune de Genève, figure parmi les villes suisses les plus confrontées à des problèmes de circulation automobile aux heures de pointe. Les difficultés de circulation sont particulièrement marquées sur les quais, à la sortie de l'autoroute, et sur le pont du Mont-Blanc. Pour répondre à ces défis, un projet de désengorgement du centre-ville a été élaboré vers la fin des années 2000. Il est connu sous le nom de Contournement-Est.

Ce projet envisage un tracé débutant à la fin de l'autoroute A1 au Vengeron et se connectant à l'autoroute de Machilly (France). L'objectif est de canaliser la circulation transfrontalière, en évitant notamment l'autoroute de contournement française passant par la douane de Bardonnex, ainsi que les quais et le pont du Mont-Blanc. Plusieurs variantes de tracé ont été proposées, dont une qui inclurait une sortie de tunnel à Collonges-Bellerive, suivie d'une tranchée couverte réapparaissant au nord de Puplinge, et dirigeant la circulation vers Annemasse et l'autoroute du Chablais.

En 2016, une votation cantonale a confirmé le soutien populaire à cette solution. Cependant, en mai 2021, le Pôle métropolitain du Genevois français a voté une motion contre cette traversée, ce qui a contribué à ralentir l'avancement du projet.

La question du financement est centrale, le coût de sa réalisation est estimé à 5 milliards de francs suisses, avec une marge d'erreur de +/- 35%. Selon Gilles Marti, maire de Puplinge, la Confédération serait réticente à financer ce projet tant que la densification de la Rive gauche-Lac ne sera pas plus avancée. Même avec l'instauration d'un péage, l'infrastructure pourrait générer un déficit annuel de 60 millions de francs suisses, un montant considéré disproportionné par la Confédération au regard du nombre de foyers desservis.

Pour l'instant, le projet Contournement-Est reste à l'étape de proposition. Cependant, son impact potentiel sur le développement urbain et la circulation dans la région de Genève le rend pertinent dans toute réflexion sur l'aménagement urbain.

L'analyse suivant des avantages et inconvénients de ce projet est basée sur le rapport de synthèse publié par l'État de Genève le 31 mars 2021.

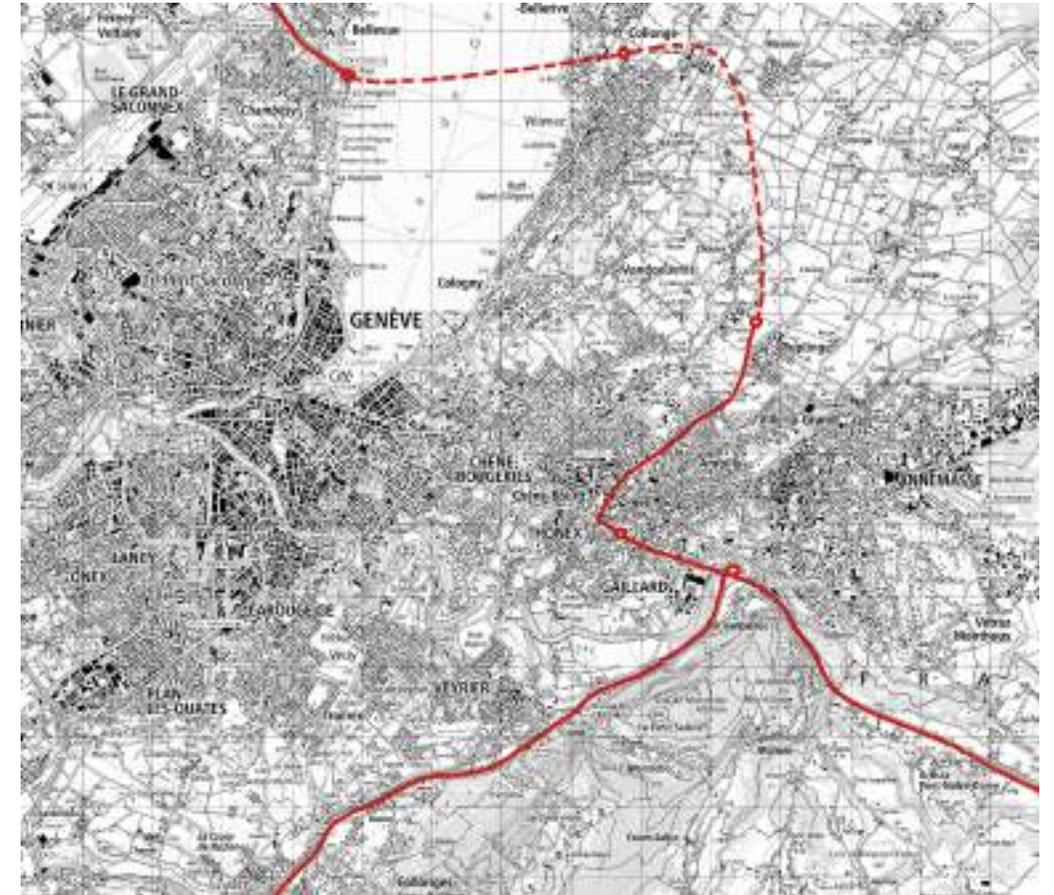


Figure 34 : Tracé du Contournement-Est selon le rapport de l'État de Genève

Les avantages

Le projet de Contournement-Est de Genève a pour objectif principal de réduire la congestion routière dans le centre-ville. Cette initiative pourrait potentiellement améliorer la circulation et favoriser le développement d'infrastructures pour les cyclistes, actuellement en manque d'espace.

Du point de vue environnemental, le projet nécessite un déblaiement significatif de terre et pourrait avoir un impact sur l'environnement local. Cependant, des mesures compensatoires sont proposées, telles que la création d'un corridor biologique le long de la route, inspiré par des projets similaires comme le CEVA, où une voie verte a été établie avec succès au-dessus d'une infrastructure enterrée.

Sur le plan économique, la construction de cette voie pourrait augmenter le flux de véhicules dans certaines zones, ce qui aurait des répercussions positives sur les communautés locales. Cette infrastructure pourrait offrir des opportunités de développement économique en attirant une partie du trafic vers les commerces de la région. Cela pourrait être le cas à Puplinge où un échangeur est prévu en périphérie du village.

En conclusion, le projet de Contournement-Est représente un enjeu complexe, avec des implications potentielles variées sur le plan de la circulation, de l'environnement et de l'économie locale.

Les inconvénients

Le projet de Contournement-Est de Genève est présenté comme offrant une solution potentielle aux problèmes de circulation dans la région. Plusieurs aspects critiques à ce sujet méritent pourtant une attention particulière. De nombreux spécialistes de la mobilité mettent en garde contre un effet pervers des interventions sur le système automobile. Ils soutiennent que, si de telles mesures peuvent améliorer la circulation à court terme, elles attirent inévitablement une population supplémentaire de véhicules, conduisant à un retour à la situation initiale de congestion, mais avec un nombre accru de véhicules et d'infrastructures à entretenir.

Il est à craindre qu'un flux important de circulation soit drainé vers les échangeurs. Il pourrait provoquer une augmentation drastique du trafic dans les villages ruraux environnants et saturer davantage les axes routiers déjà engorgés. De telles craintes existent au sein de la communauté puplingeoise traversée par des routes cantonales à forte circulation.

La densification de la Rive gauche-lac ayant pour objectif de rentabiliser

les infrastructures inquiète la population. Elle pourrait conduire à des développements urbains prématurés et mal planifiés, rappelant les erreurs urbanistiques des années 60.

En outre, les impacts environnementaux de la construction de l'autoroute seraient considérables, en particulier sur les zones agricoles, les réserves naturelles et les hameaux classés ISOS. Bien que la renaturation des espaces affectés soit promise, les conséquences sur la faune et la flore pourraient être irréversibles.

Ces considérations soulèvent des questions fondamentales sur le bienfondé de cette traversée. L'amélioration des réseaux de mobilité collective serait-elle finalement une solution plus avantageuse pour l'environnement, le paysage et le développement urbain ?



Figure 35 : Proposition de traversée du lac en 2017 par l'architecte espagnol Santiago Calatrava, mondialement connu pour ses constructions modernes tels que Alamillo Bridge à Séville, le pavillon d'exposition 2020 de Dubai, la gare de Liège ou encore l'Oculus à New York

Se déplacer à Puplinge en 2024

Les deux-tiers des personnes ayant répondu au sondage réalisé en décembre 2023 se plaignent d'une mauvaise gestion de la circulation au sein du village de Puplinge. Pourtant, un tiers des habitants seulement serait enclin à se passer de la voiture.

Comme expliqué dans le PS1, les pendulaires fonctionnent par habitudes. Tout changement modifie un confort établi et prend du temps à être accepté. Genève est un petit canton et une majorité de ses recoins est accessible en voiture en moins de 30 minutes. Cela représente le temps moyen utilisé par les habitants du périurbain pour se rendre à leur lieu de travail. La carte isochrone ci-dessous indique les zones accessibles en voiture depuis Puplinge en moins d'une demi-heure. Une telle accessibilité rend utopique une suppression totale de l'usage de la voiture pour les habitants de la commune

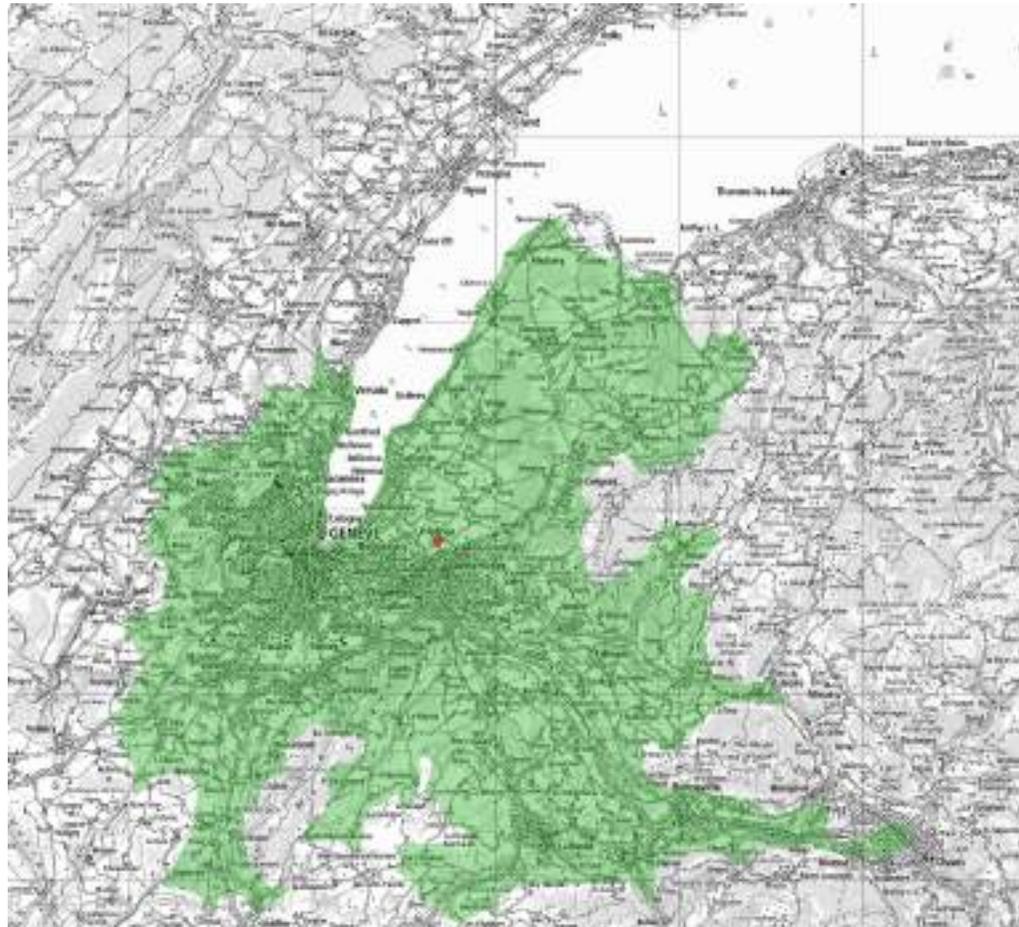


Figure 36 : Schéma isochrone des points accessibles à 30 minutes de voiture de Puplinge

Pour résoudre le problème de circulation dans le village de Puplinge, il est crucial de s'attaquer à la réduction du flux pendulaire, qui constitue la majorité des déplacements.

La commune a pris une décision controversée en limitant la circulation frontalière aux heures de pointe dans le centre du village, une mesure qui a eu des répercussions négatives sur les commerces locaux. Cette stratégie, bien qu'initialement conçue pour alléger le trafic, a conduit par ailleurs à des comportements imprudents de la part de certains conducteurs. Ceux-ci continuent d'emprunter les zones interdites, parfois de manière dangereuse, créant ainsi un risque accru pour les piétons. Cette situation a simplement déplacé le problème de circulation du centre vers les voies cantonales du village. Les véhicules sont déviés sur une seule route qui se retrouve vite saturée. Cette augmentation significative engendre une disparité entre les habitants vivant près des routes communales plus calmes et ceux résidant le long des routes cantonales, désormais très fréquentées. Cette situation complexe soulève des problèmes non seulement de sécurité routière mais aussi de qualité de vie pour les résidents. Mais finalement, existe-il une solution ?

En 2023, la commune a réaménagé un carrefour situé en périphérie du village. Des feux de signalisation ont été installés pour la durée des travaux. Cette intervention a eu pour effet inattendu de modifier progressivement les habitudes des pendulaires, qui ont cherché d'autres itinéraires, libérant ainsi l'axe principal de la circulation de transit. Cependant, bien que cette solution ait partiellement réussi à détourner la circulation, le problème de la desserte des commerces reste entier, et le déplacement du flux de trafic vers un autre petit village n'a fait que transférer le problème. Il n'a pas fallu attendre longtemps pour revoir les automobilistes une fois le chantier terminé.

Une solution plus globale pourrait être envisagée, comme la construction d'une voie de contournement menant à la douane, mais cette option pose d'autres défis, notamment l'impact potentiel sur les commerces locaux. Ces derniers ne peuvent pas se déplacer en périphérie du village en raison du nombre de personnes à mobilité réduite qui les fréquentent. D'autre part, la création de tout nouvel axe routier entraîne une consommation de terres arables, avec toute les conséquences négatives qui y sont liées : perte de culture, modification du paysage, séparation parcellaire, augmentation du flux automobile et imperméabilisation du sol.

L'association Bien Vivre à Puplinge (BVAP) avait proposé en 2011 de rendre carrossable une voie piétonne déjà existante. La solution limiterait les impacts et ne serait pas invasive pour les villages environnants. Toutefois, cette option reste elle aussi controversée, notamment en raison de son impact potentiel sur les commerces locaux. La question de la meilleure manière de gérer la circulation à Puplinge demeure donc ouverte.



Figure 37 : La circulation pendulaire (en bleu), les commerces principaux (en rouge) et l'école (en vert) avant 2020



Figure 38 : La circulation pendulaire (en bleu), les commerces principaux (en rouge) et l'école (en vert) après 2020

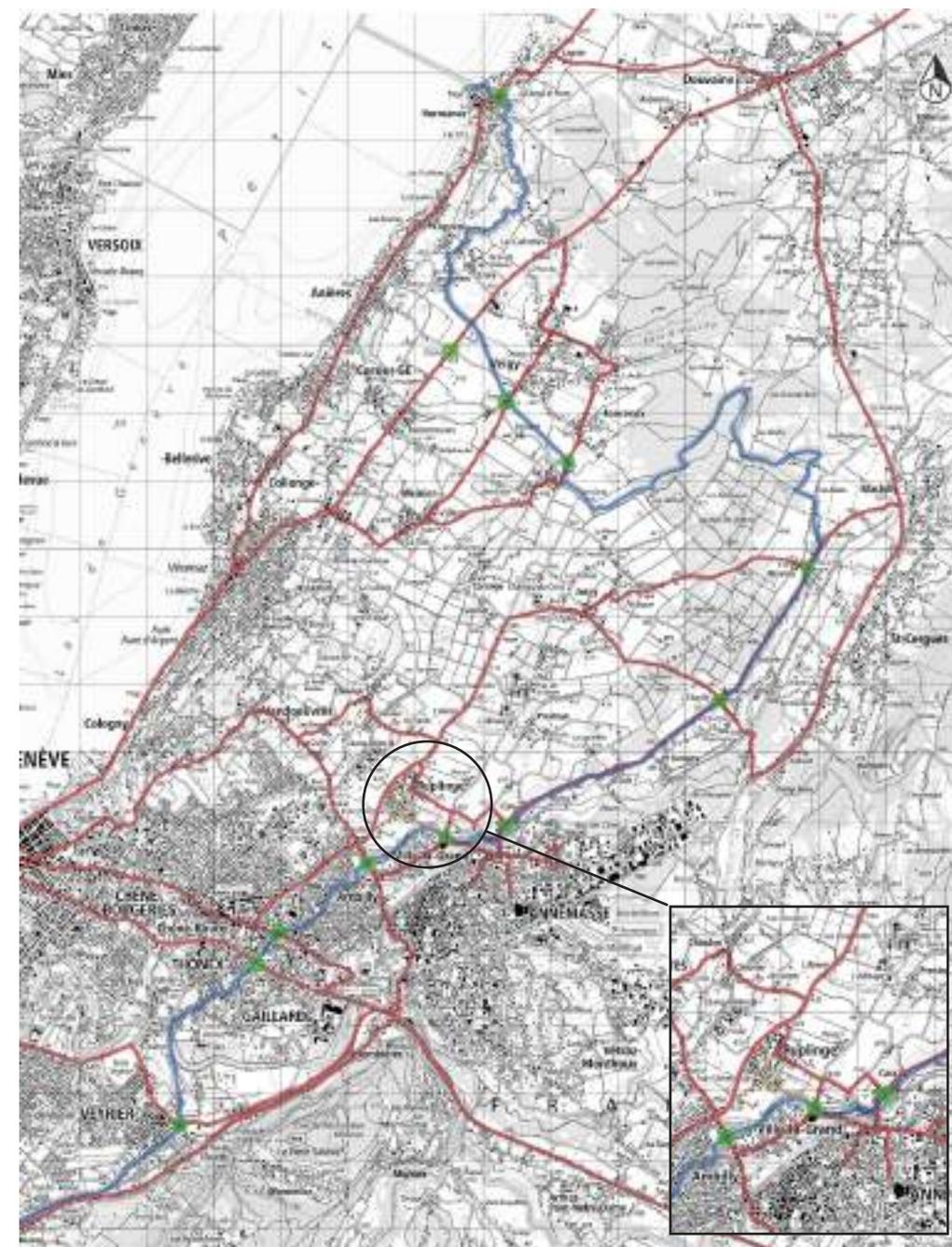


Figure 39 : Carte des flux pendulaires transfrontaliers (rouge) avec les douanes (vert) le long de la frontière (bleu)

Nature et paysage

Le centre horticole comme incubateur de projets

Le Centre horticole de Lullier, situé dans la commune voisine de Presinge, est un établissement d'enseignement renommé qui accueille depuis 1974 des étudiants spécialisés en horticulture, paysagisme, floriculture et production de plantes. Il se divise en deux filières principales : une école secondaire et une Haute École Spécialisée, intégrée au système HES de la Suisse occidentale depuis 2003.

Ce centre offre à la région un atout attractif notable. En tant qu'espace naturel, il contribue de manière significative à la biodiversité locale. Ouvert au public, il constitue également une zone de promenade prisée, renforçant le lien entre les habitants des communes environnantes et la nature.

Le centre de Lullier, aspect moins connu de son activité, est un incubateur de projets scolaires de niveau Bachelor. Nombre d'étudiants, choisissent les communes de Presinge ou de Puplinge comme sujet d'étude. A travers le temps, ils ont produit des travaux qui offrent des réflexions approfondies sur le paysage, la végétation et la biodiversité de Puplinge. Cette proximité avec le centre horticole fait indirectement de Puplinge le bénéficiaire d'une riche source de recherches et d'innovations environnementales et paysagères.

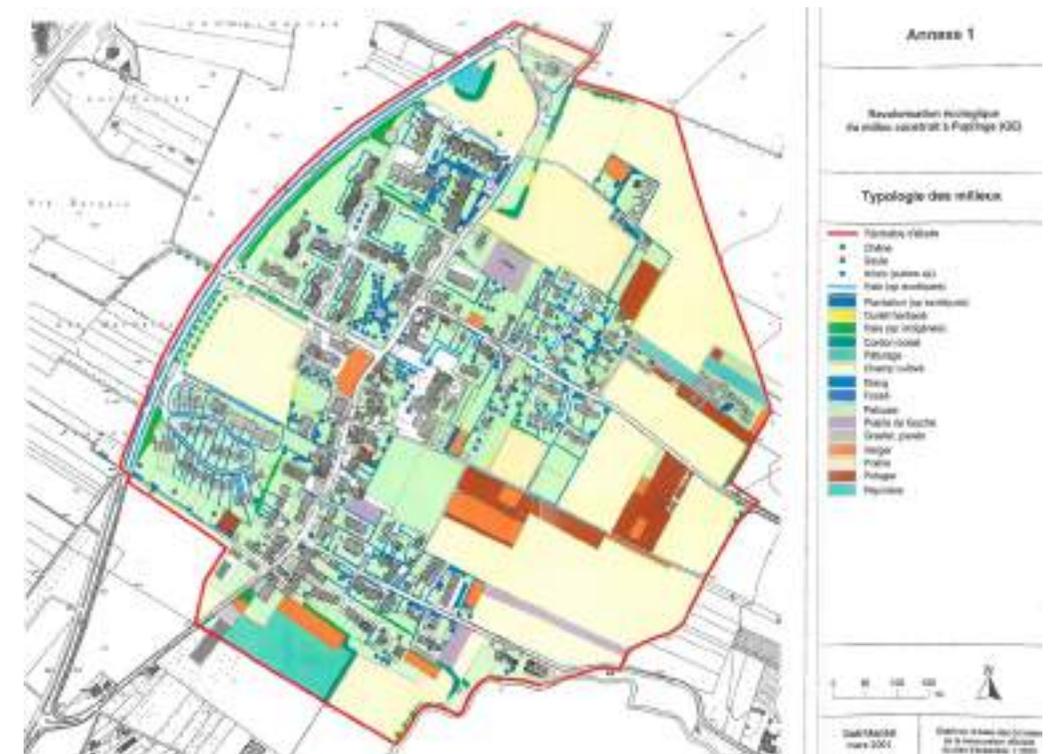


Figure 40 : Cartographie de la végétation à Puplinge par Gaël Madriat en 2001

Le patrimoine végétal

Différents travaux effectués par les étudiants du Centre Horticole de Lullier s'intéressent à l'environnement naturel de la commune de Puplinge. Avant d'évoquer l'un d'eux, il convient d'observer le contexte historique de l'évolution du patrimoine naturel communal.

Le monde agricole va mal. Le développement de la société privilégie une production intensive, complétée par un étalement urbain sur les terres agricoles. Les arbres qui séparaient autre fois les champs et servaient de corridors biologiques ont été abattus pour augmenter les surfaces cultivables. Le béton et l'asphalte ont remplacé la terre arable. La prison de Champ-Dollon ou la route de Jussy témoignent de ces modifications parcellaires et paysagères.

En 2001, Gaël Maridat consacre son travail de diplôme à la « revalorisation écologique du milieu construit à Puplinge ». Il y traite de la biodiversité, terme englobant la faune et la flore.

Selon lui, la période des années 60 a vu une transformation importante des terres, souvent au détriment de la biodiversité. À Puplinge, la proximité de la nature est très prisée, mais elle y est souvent soignée et adaptée aux besoins humains plutôt que préservée dans son état naturel. Cette approche a limité la biodiversité, malgré la présence abondante de végétation. Les arbres, par exemple, sont plantés en lignes droites et entretenus régulièrement, ne favorisant pas un environnement riche pour la faune sauvage.

Une prise de conscience s'est amorcée dans la gestion des espaces verts. La commune de Puplinge a instauré des zones sans fauche dans certains de ses espaces publics. Ces zones, initialement critiquées pour leur aspect négligé, ont finalement conquis le cœur des résidents lorsque les papillons et les fleurs sauvages ont commencé à y proliférer, remplaçant les monotones étendues de pelouse.

Des interventions simples comme des barrières végétales, comme celles séparant le quartier de Frémis de la route de Jussy, peuvent abriter une biodiversité surprenante. De même, un canal de drainage d'eau, tel que celui des jardins familiaux de la Brenaz, peut devenir un passage privilégié pour les batraciens, à condition de préserver son caractère naturel.

L'utilisation de revêtements de sol perméables, comme le gravier, est également bénéfique pour la biodiversité, en particulier pour les insectes thermophiles. Ces surfaces permettent la croissance de végétation spontanée, offrant ainsi des habitats supplémentaires pour la faune.

En conclusion, ces petites interventions, bien que discrètes, jouent un rôle crucial dans la promotion de la biodiversité au sein d'un village rural comme Puplinge. Elles démontrent qu'il est possible de concilier la préservation de la biodiversité avec un environnement esthétiquement soigné, répondant aux besoins de la communauté tout en respectant la nature.



Figure 41 : photographies du Centre Horticole de Lullier

Les pieds dans l'eau

La Seymaz, dont le nom d'origine celte signifie « rapide, violent, puissant », est un cours d'eau notable dans le paysage genevois. Avec ses 10 kilomètres, elle représente la plus longue rivière entièrement située sur le territoire du canton de Genève.

Le Foron, dont le nom provient d'une langue pré-celtique et signifie « cours d'eau », est également d'une importance capitale dans la région. Cette rivière marque la frontière actuelle entre la Suisse et la France et possède une histoire fascinante. Comme le rapporte Hansjörg Roth (2010), « Par un de ces mystères de l'histoire, son lit fut octroyé à Sa Majesté de Sardaigne dans le traité de Turin de 1816, alors que l'usage voulait que l'on place la frontière au milieu des cours d'eau. C'est pourquoi la démarcation se trouve sur la rive suisse. » Cette anecdote historique prend une dimension particulière lorsqu'il s'agit de l'entretien de la rivière pour prévenir les inondations sur le territoire genevois.

Les résidents de Puplinge connaissent bien les défis posés par la Seymaz et le Foron, notamment lors de fortes averses entraînant des crues. Historiquement, en raison de sa position en aval de ces rivières, la commune a été fréquemment touchée par des inondations, noyant les terres agricoles alentour.

Aujourd'hui, bien que la topographie de la commune n'ait pas changé, les risques d'inondation ont été significativement réduits grâce à un système de drainage efficace mis en place dans les champs voisins de ces cours d'eau et par la création de bassins de rétention sur le territoire français en amont de la commune.



Figure 42 : La Seymaz à la hauteur de la Prison de Champ-Dollon



Figure 43 : La Foron à la hauteur de la douane de Cornière



Figure 44 : Puplinge-Les-Bains en 1930



Figure 46 : « Puplinge sur Mississippi » en 1974



Figure 45 : Le même carrefour de Grésy en 2023



Figure 47 : Le même carrefour de Graman en 2023 avec en fond la construction de l'IEPA

Cadrer le paysage

Dans ses écrits, André Corboz souligne avec force la nécessité de protéger le paysage dans un monde de plus en plus urbanisé. Il décrit un processus où les villes s'étendent sans relâche, englobant montagnes et littoraux sous le béton, faisant disparaître les derniers espaces sauvages sous de massives constructions. « Ces entreprises de colonisations sont menées par et pour les urbains [...] la campagne est maintenant entourée par la ville », constate-t-il avec une pointe de regret.

Cette campagne, refuge des citadins, est précisément ce qui a attiré huit habitants sur dix (SONDAGE, 2023) à Puplinge au long de sa période de développement. Ils sont venus en quête de cette tranquillité rurale, de cet air pur, loin du tumulte citadin. Cependant, ce cadre de vie, victime de son succès, est aujourd'hui menacé par l'expansion urbaine.

À la suite de l'École de Genève, qui prône la protection du paysage, il devient impératif de freiner l'extension des zones urbaines. À Puplinge, à l'exception des immeubles situés près de la route de Jussy donnant sur la prison de Champ-Dollon, toutes les habitations bénéficient d'une vue imprenable sur les champs et, au loin, les montagnes majestueuses telles que les Voirons, le Môle, le Mont-Blanc et le Salève. Ce panorama rappelle les vues époustouflantes que l'on pourrait admirer du sommet d'une montagne et que l'on souhaiterait capturer en carte postale.

La sauvegarde de ce paysage idyllique est cruciale. La perspective de voir ce paysage obstrué par de nouveaux logements est inquiétante. Il est essentiel de maintenir la délimitation actuelle du village, de préserver ces terres agricoles et ces horizons ouverts. Le paysage doit être encadré et valorisé comme une œuvre d'art, reflétant l'harmonie entre nature et habitation villageoise.

Dans cette optique, une politique de protection rigoureuse doit être mise en œuvre. Non seulement pour préserver le cadre de vie actuel des résidents, mais aussi pour maintenir cet équilibre délicat entre développement urbain et respect du patrimoine naturel et rural.

En fin de compte, l'enjeu est de taille. Il importe de conserver l'essence même de Puplinge. C'est son caractère unique qui a attiré 80% de ses habitants (SONDAGE, 2023). Il en va de la responsabilité des décideurs, inspirés par des visions comme celles de l'École de Genève, de tracer un avenir où le paysage est non seulement préservé, mais aussi mis en valeur.

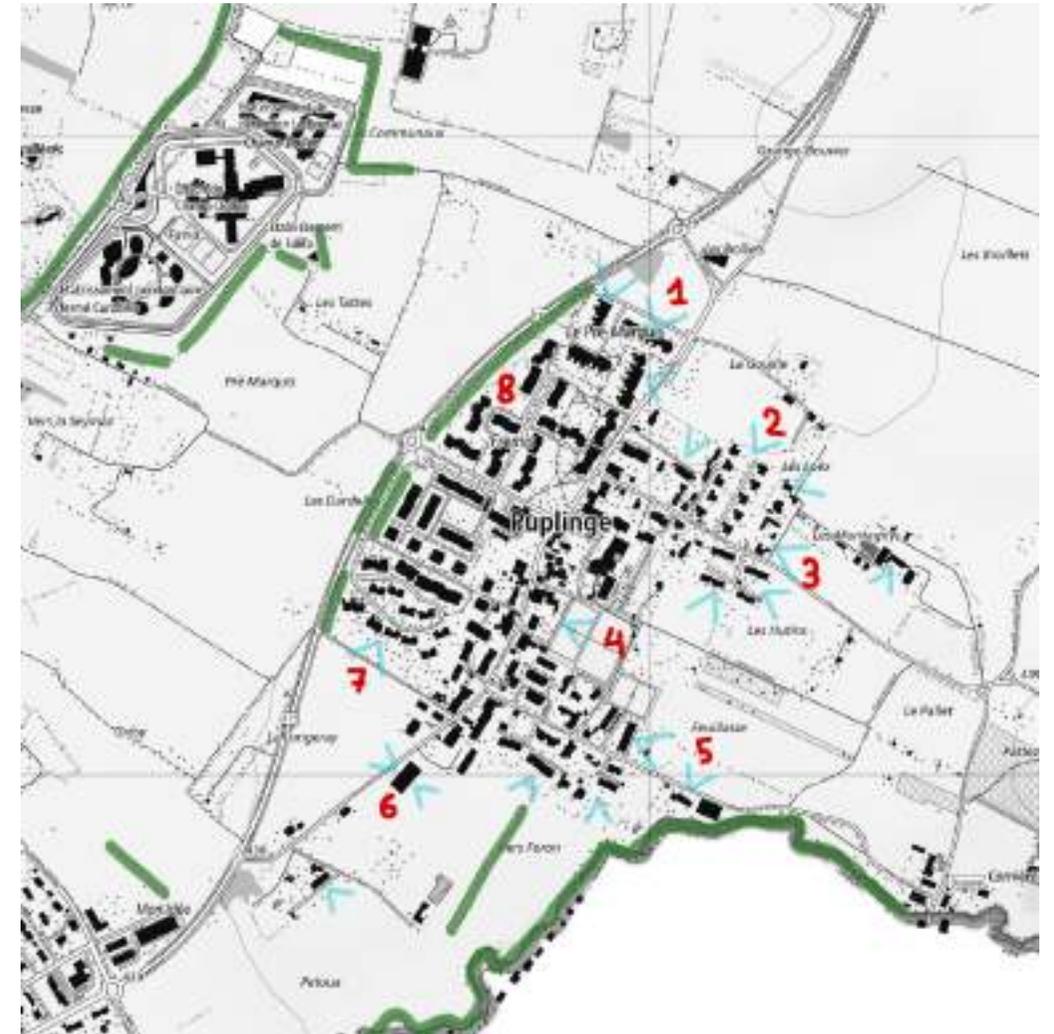


Figure 49: Grand Paysage de Puplinge - plan des paysages cadrés (bleu) et des barrières de végétations (vert) avec huit points de vues à la page suivante (rouge)



Figure 48 : Représentation des montagnes du paysage puplingeois.



Figure 50 : La vue 1 depuis Pré-Marquis avec les Voirons



Figure 51 : La vue 2 depuis la route de Presinge



Figure 54 : La vue 5 depuis la ferme Gonin avec le Jura



Figure 55 : La vue 6 depuis la ferme Breasson avec le Môle



Figure 52 : La vue 3 depuis la route de Presinge avec les Voirons et le Môle



Figure 53 : La vue 4 depuis le terrain de football avec les Voirons et le Môle

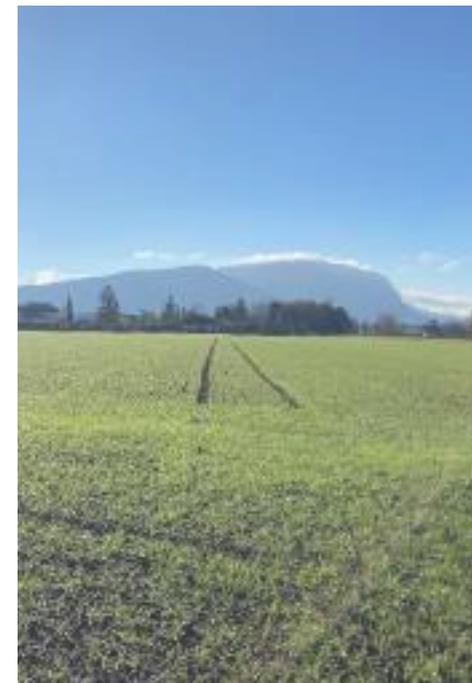


Figure 56 : La vue 7 depuis Plein-Champs avec le Salève



Figure 57 : La vue 8 depuis Frémis, masquée par la barrière végétale

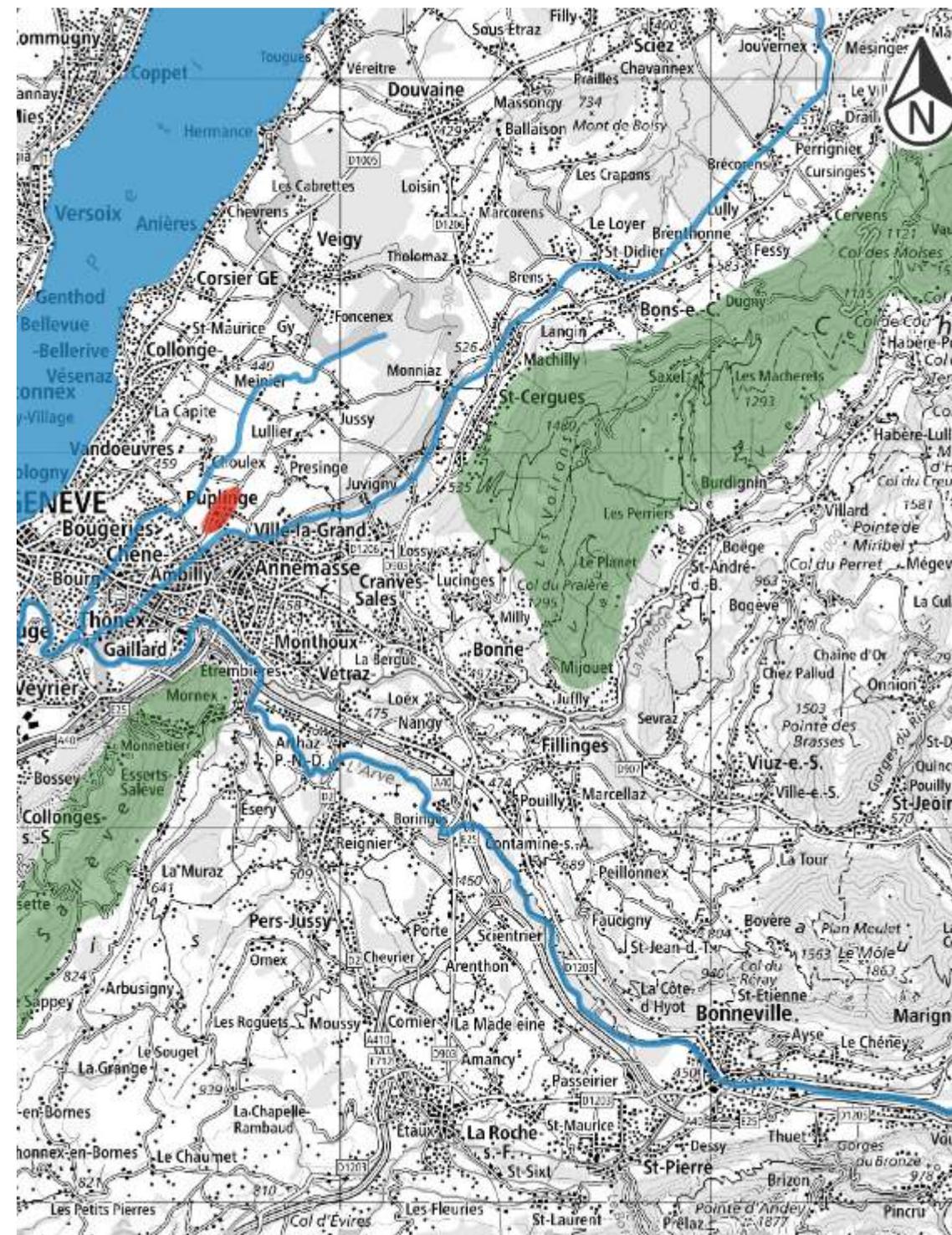
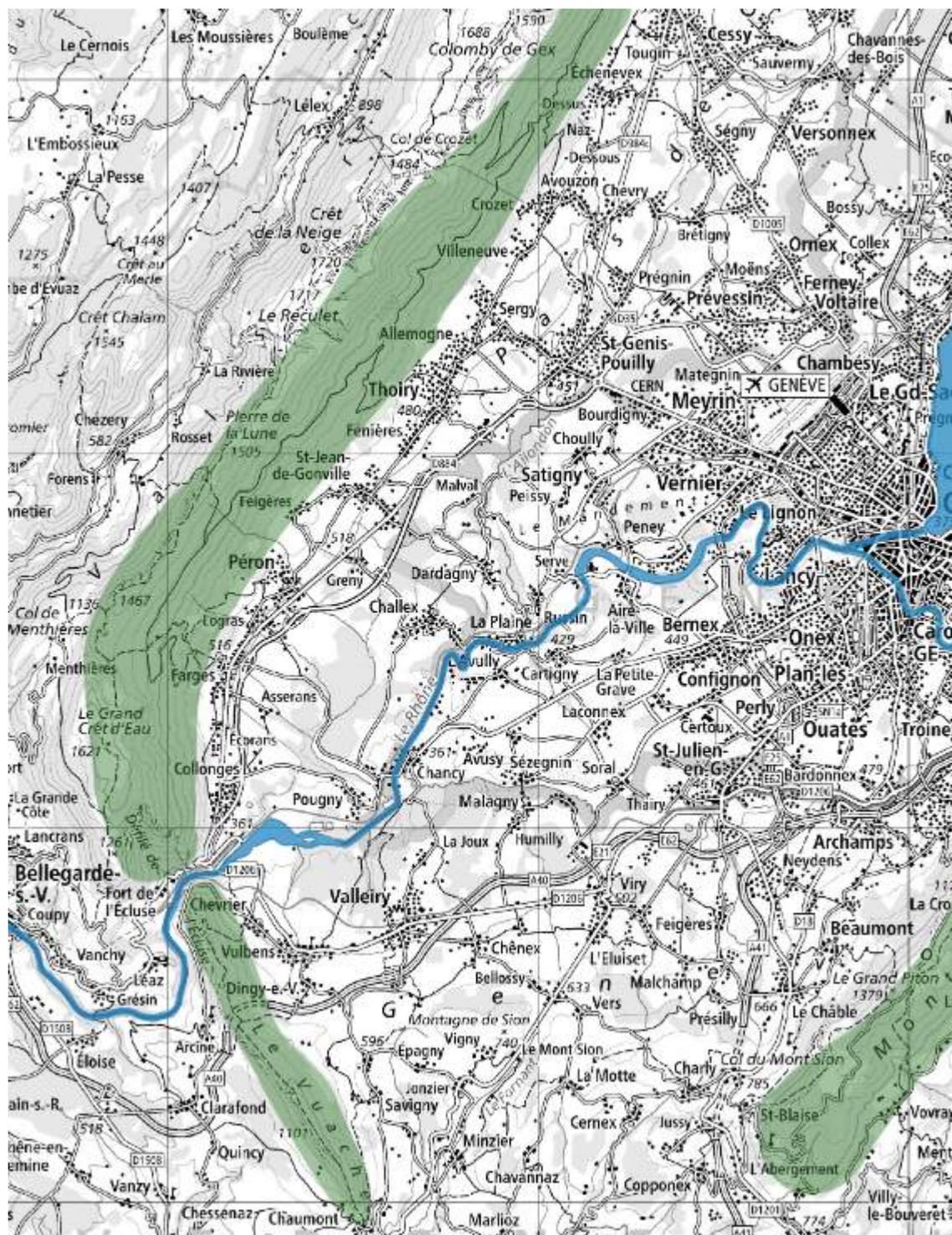


Figure 58 : Carte des montagnes de la cuvette genevoise (vert) et ses rivières (bleu) entourant Puplinge (rouge)

Relier les espaces de biodiversité

La commune de Puplinge, avec sa généreuse végétation, offre un cadre de vie verdoyant et agréable, apprécié par une grande majorité de ses habitants. En effet, 81% des personnes sondées estiment que la présence de végétation dans la commune est suffisante. Cette affirmation reconnaît l'effort porté à l'aménagement de ces espaces verts pour le bien-être humain. Cependant, malgré cette appréciation, la configuration actuelle de la végétation ne favorise pas de manière optimale la biodiversité.

Les arbres, bien que présents, notamment au centre du village, ne constituent pas des habitats diversifiés pour la faune et la flore sauvages. Il est donc nécessaire d'envisager une intervention pour renforcer ces espaces verts de biodiversité. Une des mesures prioritaires serait de compléter et de densifier les corridors biologiques existants. En particulier, les arbres qui délimitent les espaces agricoles, et qui ont été négligés ou ont disparu au fil du temps. Cette action permettrait de connecter ces espaces, créant ainsi des couloirs continus pour la biodiversité, similaires aux barrières de végétation observées le long de la route de Jussy.

Par ailleurs, il est essentiel d'envisager l'introduction d'une barrière végétale importante entre le front urbain de Thônex et les périphéries du village de Puplinge. Cette barrière aurait un double objectif : créer un écran naturel contre l'avancée visuelle du tissu urbain et renforcer le maillage vert nécessaire à la biodiversité locale.

Ces espaces verts pourraient également être aménagés en lieux de promenade pour les habitants, permettant ainsi de combiner les besoins de récréation humaine avec les impératifs écologiques. Ce genre d'aménagement favoriserait une cohabitation harmonieuse entre les citadins et la nature, tout en contribuant à la préservation et à l'enrichissement de l'écosystème local.

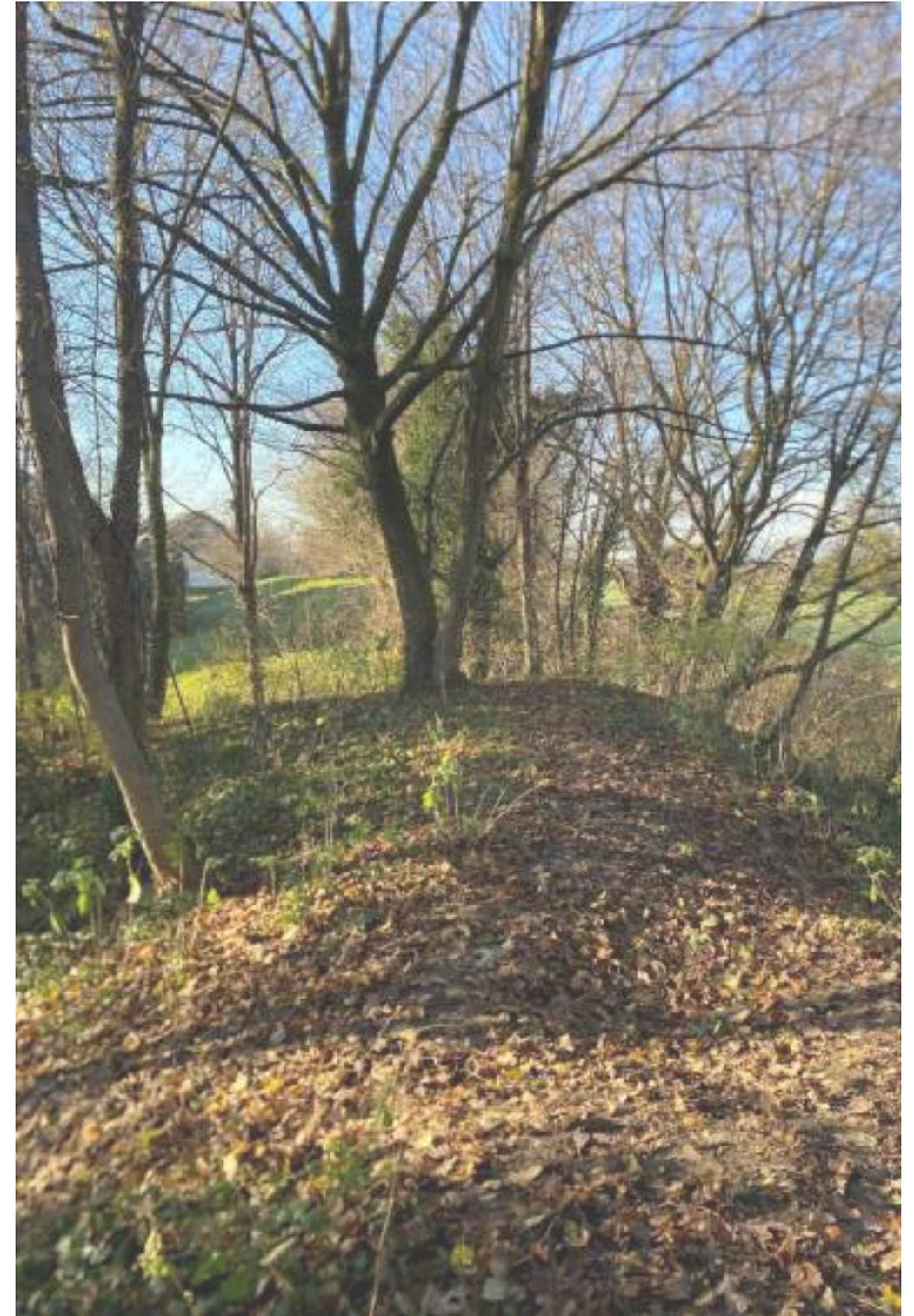


Figure 59 : Barrière végétale de Pré-marquis et Frémis bordant la route de Jussy

L'espace bâti

Traverser la frontière

Lors de la signature du traité de Turin, la création d'une frontière entre la France et la Suisse, matérialisée par des bornes et des relevés cartographiques, a semblé déconnectée de la réalité quotidienne des habitants. Pour eux, ces nouvelles limites n'avaient guère de sens, car leur vie s'était naturellement développée indépendamment des divisions politiques. Beaucoup se retrouvaient soudainement séparés de leurs terres, de leurs proches, et des infrastructures qu'ils utilisaient quotidiennement, désormais situées de l'autre côté de cette frontière nouvellement établie.

La commune de Presinge offre un exemple frappant de cette dissonance. Malgré la frontière, les autorités communales ont continué à scolariser les enfants dans la commune française de Ville-La-Grand. Cette pratique, autrefois ordinaire, paraîtrait aujourd'hui inconcevable, soulignant combien la frontière était alors perçue comme une abstraction plutôt qu'une réalité concrète.

Avec le temps, les différences de politiques de densification des deux côtés de la zone frontalière ont commencé à matérialiser physiquement cette séparation. Les communes françaises ont densifié leurs berges, offrant des logements aux loyers inférieurs à ceux pratiqués à Genève et attirant ainsi les travailleurs genevois. Cette urbanisation a mené à des densités de population élevées, contrastant avec des communes rurales suisses, où la densité est bien moindre et où l'on a préféré préserver les terres agricoles.

Néanmoins, lorsque les zones urbanisées françaises rencontrent les villes suisses en bordure de frontière, la séparation devient moins nette. Par exemple, à la douane de Moillesulaz, où Gaillard rejoint Thônex, la frontière semble presque disparaître. Dans ces espaces bâtis, les frontières politiques et géographiques perdent de leur pertinence face à une réalité urbaine intégrée.



Figure 60 : Contraste entre Puplinge et Ville-La-Grand - Google Earth



Figure 61 : La frontière s'estompe entre Moillesulaz et Gaillard - Google Earth

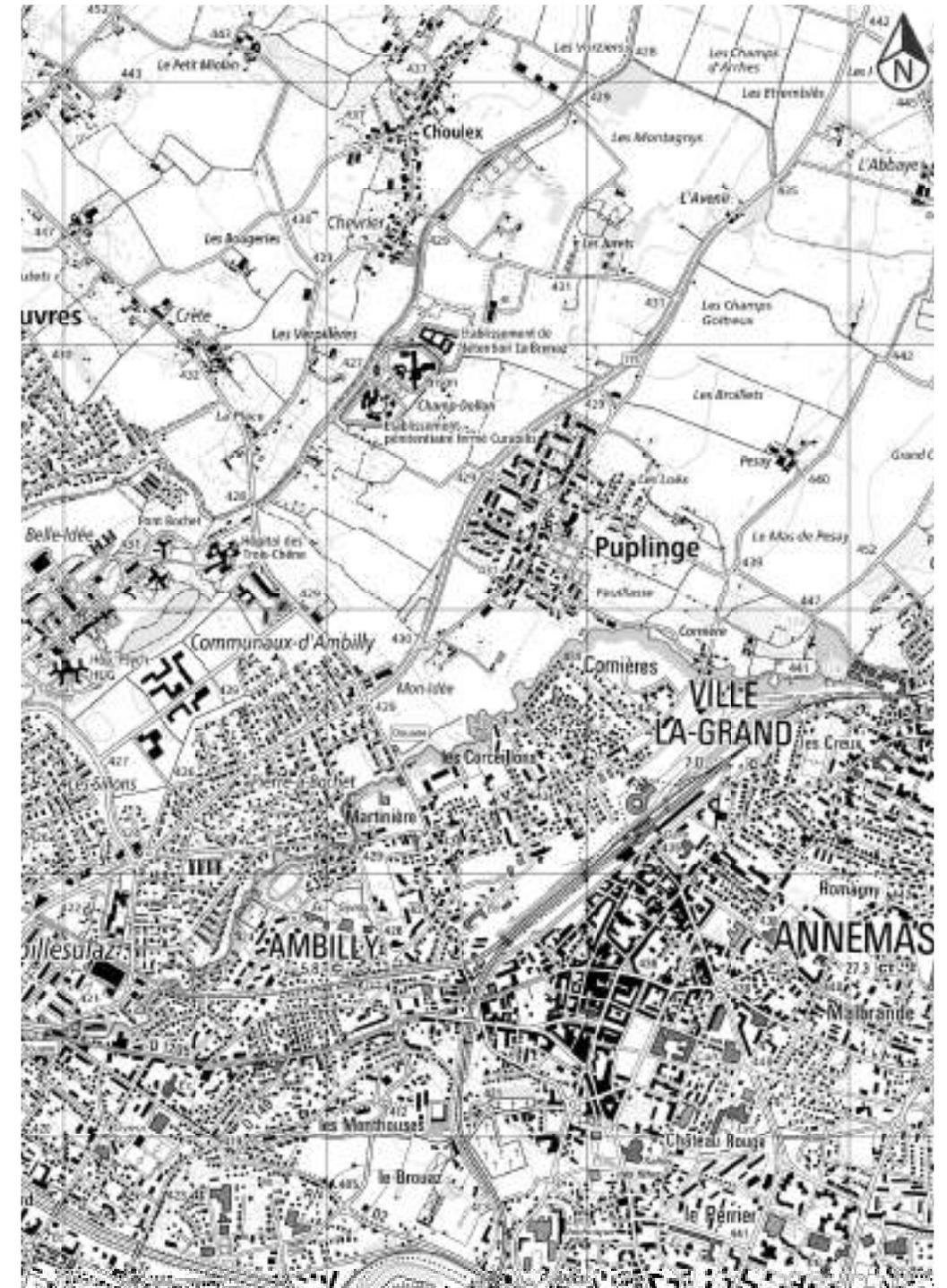


Figure 62 : Le contraste entre la région d'Annemasse-Thônex et Puplinge souligne la pression foncière qui pèse sur le village.

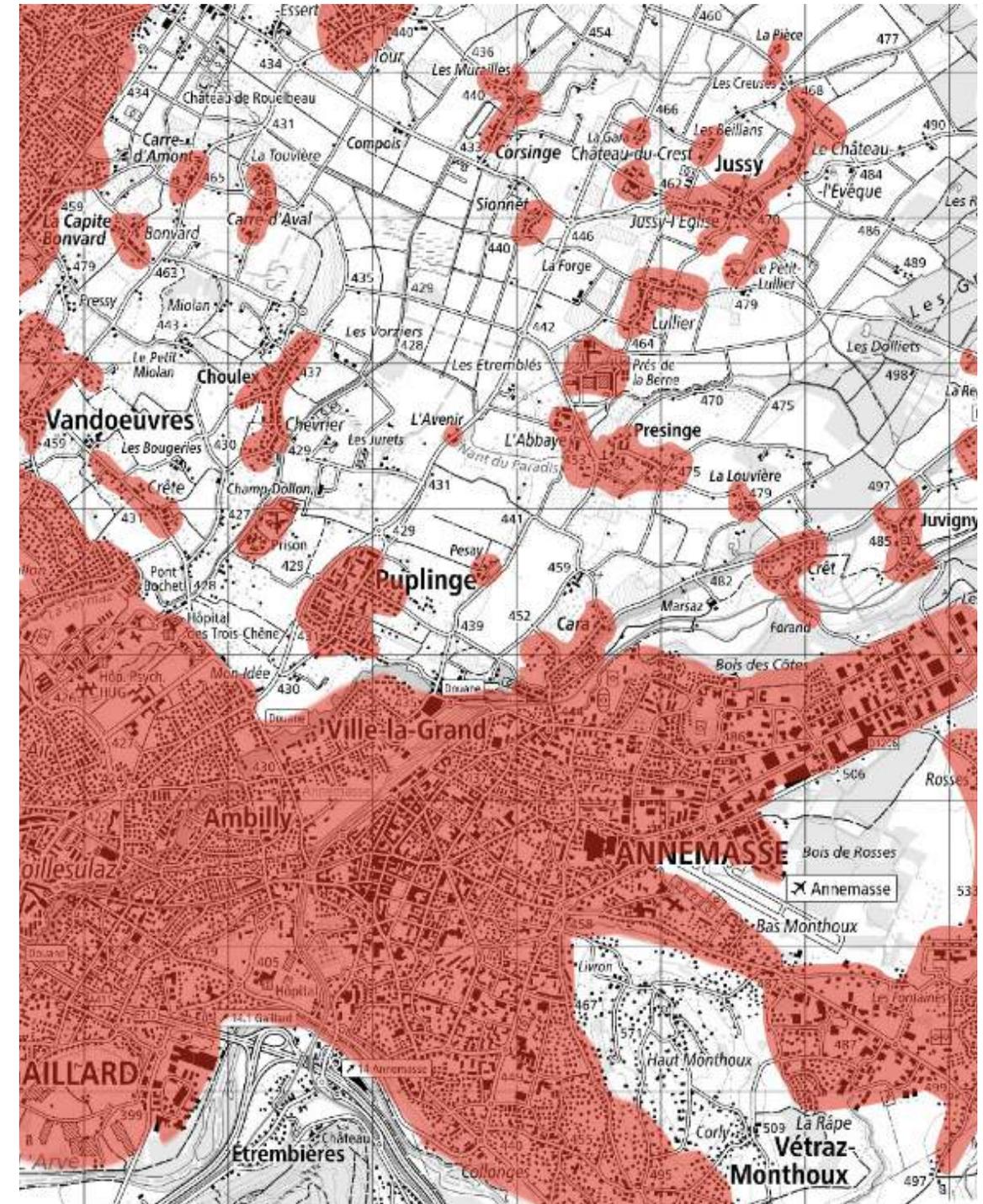
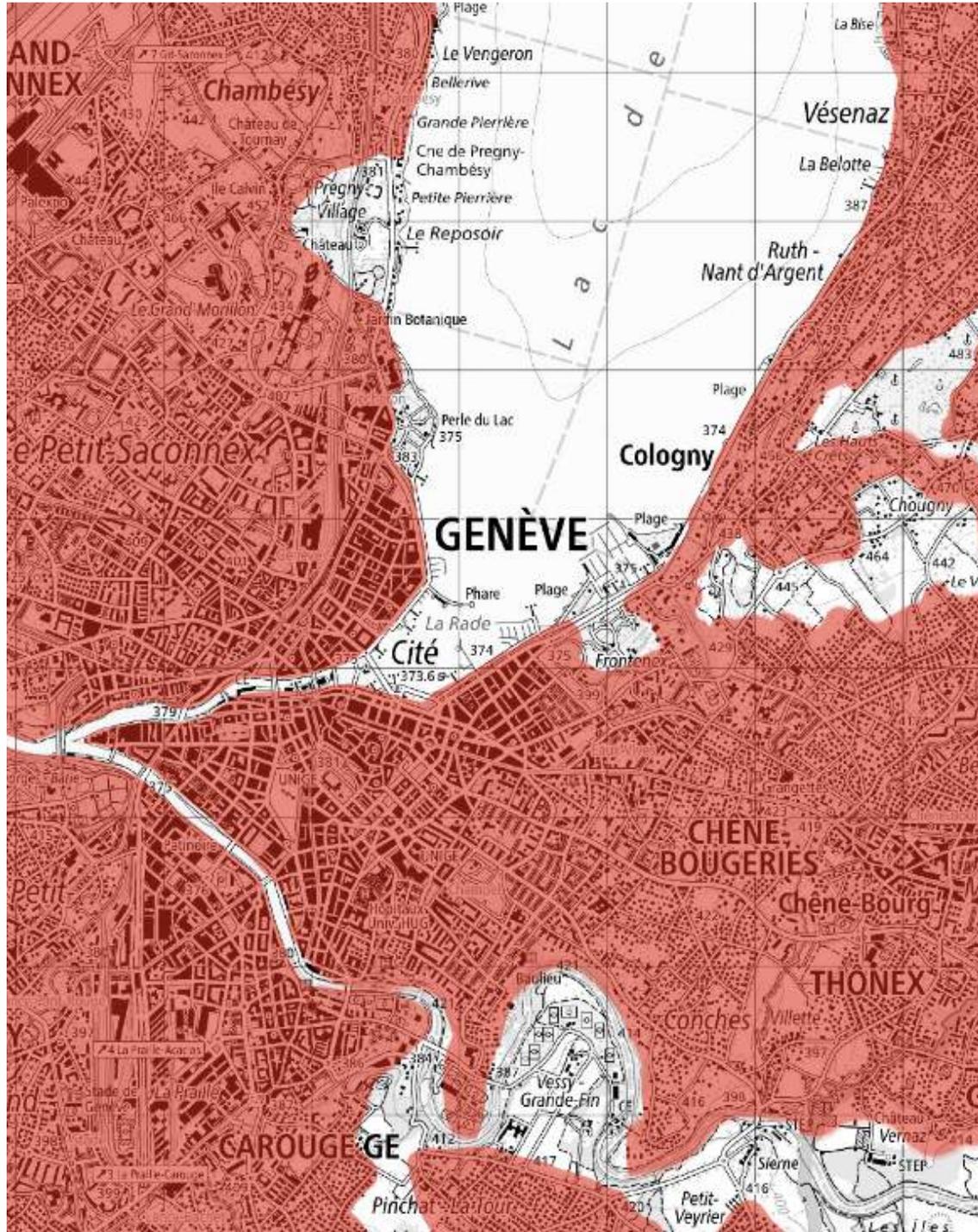


Figure 63 : Plan de la masse urbaine face aux villages ruraux

MICA : le projet du siècle

Le projet Belle-Terre, partie déjà construite et achevée en 2022 sur le secteur de Thônex, a marqué une étape significative dans le développement urbain de la région. Ce projet fait partie du masterplan Mon-Idee-Communaux-d'Ambilly (MICA), qui envisage une expansion sur plusieurs communes, dont Puplinge. Toutefois, cette expansion prévue sur le secteur Mon-Idee, situé dans la commune de Puplinge, n'est pas encore réalisée. Ces projets de densifications posent un défi majeur quant à la préservation du paysage et du cadre de vie local.

La commune de Puplinge s'est fermement opposée au projet. Les résidents et les responsables locaux sont particulièrement préoccupés par l'impact potentiel de cette expansion sur leur environnement. Ils craignent que le développement du secteur Mon-Idee ne menace l'harmonie du paysage rural, un paysage qui a longtemps été préservé et valorisé par la communauté. Les autorités et la population villageoise redoutent en effet l'incorporation du village au tissu urbain qui lui ferait perdre son identité villageoise et, à terme, créerait une situation similaire à celle de Moillesulaz.

Si cette opposition s'inscrit dans un contexte plus large de tension entre le développement urbain et la conservation des espaces ruraux, les autorités de Puplinge gardent encore en mémoire les animosités présentes durant les densifications des années 70. Elles se souviennent de l'endettement communal nécessité pour la réalisation des infrastructures alors que certains acteurs privés réalisaient de substantiels bénéfices dans ce même contexte.

Ainsi, le projet Mon-Idee, bien que faisant partie d'une vision d'expansion cantonale et de modernisation, se heurte à la résistance d'une communauté soucieuse de préserver son identité, son environnement, voire ses finances.



Figure 64 : Le site de Belle-Terre (vert) construit en 2022 et celui de Mon-Idee (bleu) en attente de développement. Le tout forme le MICA



Figure 65 : Vision de Belle-Terre

La morphologie villageoise comme ADN

Les villages, dans leur développement, adoptent généralement l'une des deux formes principales : le village-rue ou le village concentrique. Le premier se développe en longueur autour d'une rue principale, tandis que le second s'organise autour d'une place centrale.

À l'origine, Pupliche était un exemple typique du village-rue, s'étirant le long de la rue de Graman, qui en était l'artère principale. Cette structure linéaire formait le cœur battant du hameau, avec des habitations et des activités s'alignant le long de cette voie principale.

Cependant, les développements des années 70 ont transformé de manière significative la morphologie de Pupliche. Avec l'ajout des ensembles immobiliers tels que Pré-Marquis et Frémis qui ont provoqué la quadruplication de sa population, le village a vu émerger de nouvelles infrastructures, notamment une école, la place de Frémis, et surtout la place centrale du village avec son église. Ce changement a marqué la transition de Pupliche d'un village-rue à un village concentrique, où la vie communautaire et les activités s'articulent désormais autour de cette place centrale.

Au fil du temps, les grands ensembles périphériques comme Plein-Champs, Grésy, Cornière, et les Courtils ont contribué à l'hétérogénéité du tissu villageois. Les fermes traditionnelles à toiture de tuiles ont été progressivement remplacées par des constructions en béton préfabriqué impactant l'image initiale du village-rue.

Toutefois, l'évolution d'un village ne condamne pas forcément son caractère rural. En adoptant une nouvelle vision de la construction, qui respecterait l'échelle humaine et villageoise avec des toitures en pente, des crépis aux couleurs naturelles, et une attention particulière portée à la dimension publique, le village de Pupliche pourrait connaître une renaissance.

Cette approche, déjà visible dans les projets récents tels que Graman 90-92, envisage des logements dans un style traditionnel tout en densifiant l'espace bâti. Ces développements, respectueux du cadre rural de Pupliche, restaurent potentiellement son identité de village rural. La rue de Graman, avec son potentiel historique et culturel, pourrait ainsi retrouver son statut de rue principale, bordée de petits commerces, de restaurants et de logements. Elle renouerait avec son caractère humain et accessible, typique des villages-rues.



Figure 66 : Le village-rue dans les années 70

Les étapes d'une croissance

Le développement de la commune de Puplinge, à l'image de l'évolution rapide du canton de Genève, s'est déroulé en plusieurs phases significatives, marquant son expansion et sa densification au fil du temps.

La densification de Puplinge a commencé en septembre 1960 avec la construction d'un immeuble HLM au 27-29-31 Route de Cornière, suivie par un second bâtiment au 76-78 Rue de Graman en 1962. La période a également été marquée par la construction de deux nouveaux immeubles sur la route de Presinge en 1963 et 1964, ainsi que de plusieurs villas entre 1968 et 1970 le long de cette même route.

En 1975, après cession des terrains de M. Garin à l'État, plusieurs développements majeurs ont lieu : la construction de la route de contournement (Route de Jussy), les immeubles de Pré-Marquis et Frémis, et la prison de Champ-Dollon.

Peu de temps après, la création du quartier des Mistelles, puis la zone villa de Plein-Champs, ainsi que les villas le long de la Route de Cornière et de Grésy sont venus compléter la morphologie du village.

Côté infrastructures, la poste a emménagé dans ses nouveaux locaux au début des années 60. L'église, réalisée par les frères Honegger, a été érigée en 1975 alors que l'école primaire a été construite deux ans plus tard.

En 2015, le développement s'est poursuivi avec la construction des Courtils, quartier de 500 habitants.

Actuellement, des projets tels qu'une résidence pour personnes âgées, des logements à la rue de Graman ou une réflexion sur la densification des zones 4BP du village témoignent d'une reprise de la pression immobilière à Puplinge.

Chaque étape de cette évolution a contribué à façonner l'identité actuelle de la commune, transformant un petit village rural en une commune dynamique, intégrée dans le paysage genevois.



1960



1970



1980



1990



2010



2020

Figure 67 : Cartes des évolutions de la commune.

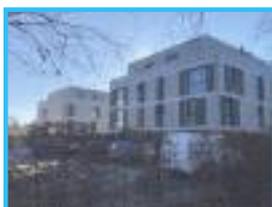
Pré-Marquis et Frémis 1975



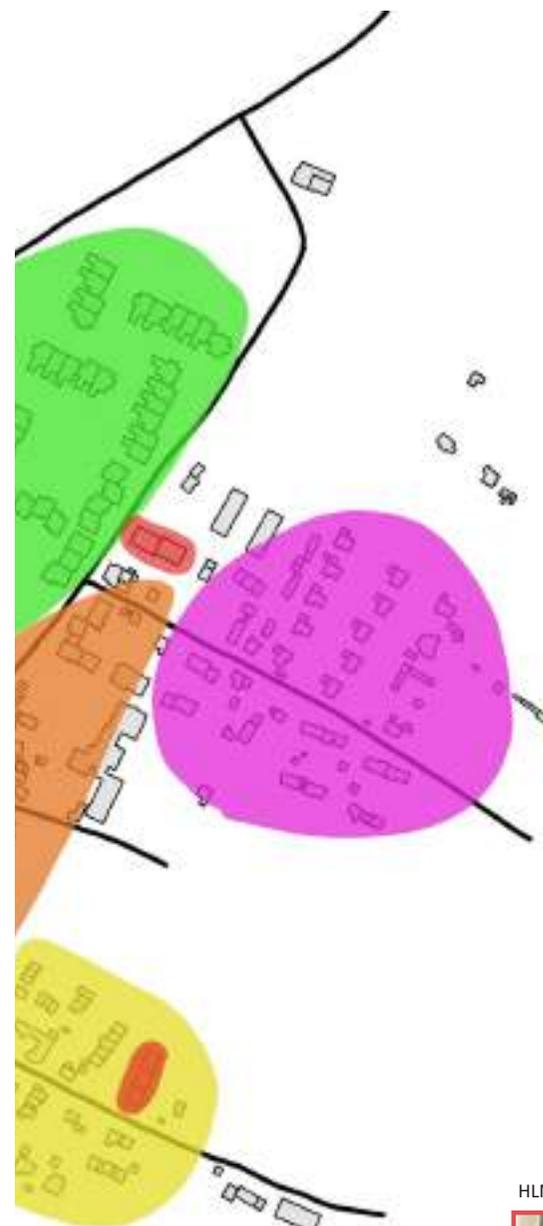
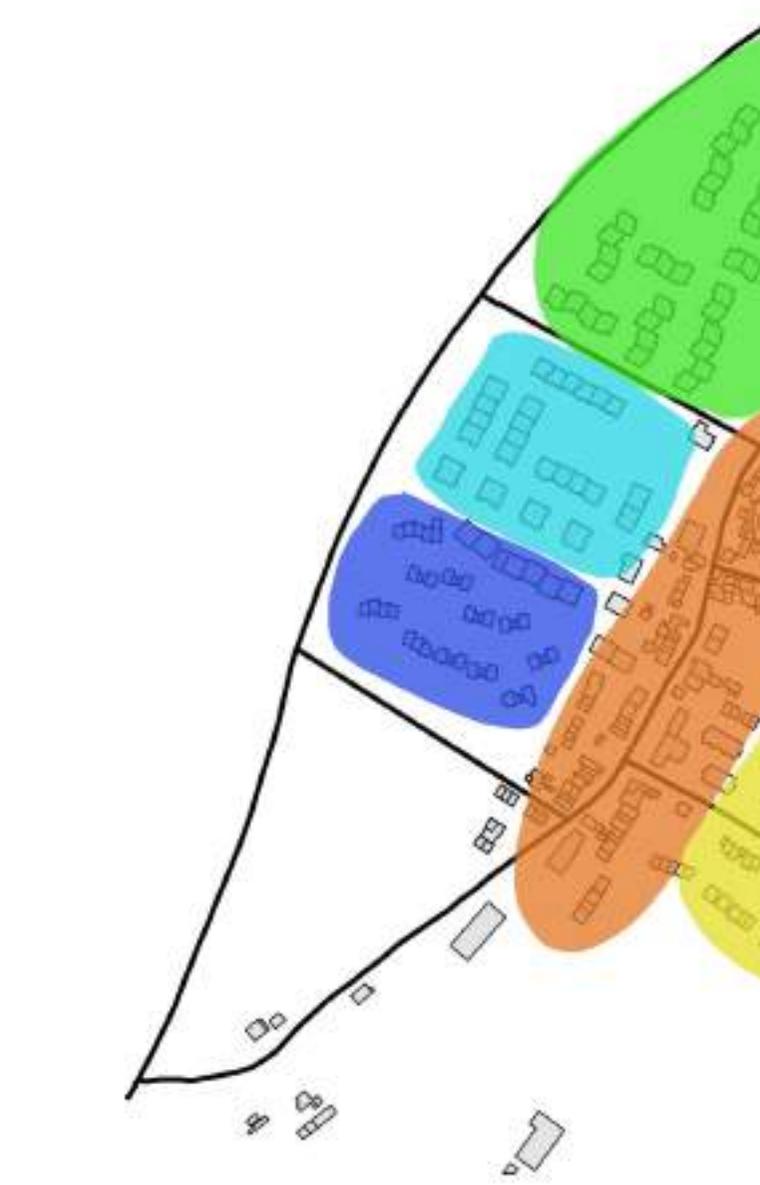
HLM Graman 1965



Les Courtils 2015



Mistelles / Plein-Champ 1990



Route de Presinge 1970



Vieux village avant 1950



Cornière 2005



HLM Cornière 1960



Figure 68 : Schéma des zones de densification

IEPA : renouveler la population

Dès fin 2024, Puplinge accueillera un Institut pour l'Encadrement des Personnes Âgées (IEPA). Cette structure est conçue pour les seniors qui, bien qu'autonomes, ont besoin de soins légers ou d'une assistance médicale, similaire à ce que propose l'Institution Genevoise de Maintien à Domicile (IMAD), sans pour autant vouloir intégrer un établissement médico-social (EMS).

Cette initiative répond à un besoin démographique caractéristique de Puplinge. Dans les années 70, de nombreuses jeunes familles se sont installées dans les immeubles de Pré-Marquis et Frémis ou dans les grandes villas de la route de Presinge. Aujourd'hui, ces personnes, souvent âgées de plus de 80 ans, vivent seules ou en couple dans des logements devenus trop grands pour elles. Des coûts locatifs souvent trop élevés dissuadent le changement pour un logement plus petit, en raison des différences de marché.

L'IEPA, subventionné, propose des logements adaptés aux besoins des personnes âgées, avec des équipements appropriés et à un loyer abordable. Il favorise ainsi la libération de grands logements pour des familles plus jeunes. Cette démarche est particulièrement pertinente car parmi les personnes souhaitant résider à Puplinge, nombreuses sont celles qui ont grandi dans la commune et souhaitent y rester. Elles se heurtent à un manque de logements disponibles.

Cette redistribution de logements soulève cependant un enjeu majeur pour la planification urbaine locale, en particulier en ce qui concerne l'éducation. Les 40 logements libérés par les résidents de l'IEPA vont probablement être occupés par des familles avec enfants. On estime que 100 nouveaux foyers génèrent environ 30 enfants nécessitant une scolarisation. Début 2025 marquerait potentiellement l'arrivée de 15 nouveaux élèves.

Par conséquent, l'expansion des infrastructures éducatives, comme l'école primaire, devient une priorité, mettant en évidence l'interdépendance entre le développement résidentiel et les infrastructures éducatives dans la gestion du développement de la commune.



Figure 69 : Image du jardin de l'Institut



Figure 70 : Image de l'IEPA

L'école primaire, sujet tabou d'un développement

L'école primaire actuelle de Puplinge, construite dans les années 70, a été conçue pour répondre aux besoins croissants de la population communale du Baby-Boom. Cette anticipation n'a pourtant pas été suffisante.

Pour répondre aux besoins éducatifs et à l'évolution des programmes scolaires, la surélévation de la salle de gymnastique en 2021 a permis d'augmenter l'espace disponible et créer un local des sports pour la commune. Cinq ans plus tôt, une crèche a vu le jour sur l'emplacement de l'ancien terrain de basket. Pensée il y a dix ans, cette nouvelle structure est déjà sous-dimensionnée alors que la commune connaît une nouvelle vague d'arrivants.

L'école primaire de Puplinge, mise sous pression par l'arrivée imminente de nouveaux habitants est confrontée à un défi majeur. Des salles de classe supplémentaires seront nécessaires pour accueillir ces arrivants.

Pour faire face à cette situation, la commune explore plusieurs options d'agrandissement. L'une d'elles implique l'utilisation d'un terrain privé, situé derrière l'école mais séparé d'elle par un cimetière. Elle ne bénéficierait dès lors pas des équipements existants. Une autre option, plus réaliste, consisterait à surélever le bâtiment actuel, qui dispose déjà des infrastructures nécessaires telles qu'un ascenseur et une cage d'escalier.

Cependant, une telle expansion pourrait s'avérer coûteuse pour une commune déjà engagée financièrement dans la construction de l'IEPA. En mars 2023, un appel d'offres a été lancé pour augmenter le nombre de salles de classe, réaménager le préau et installer des locaux d'enseignement temporaires pour la durée des travaux. Ces améliorations ont pour objectif de porter le nombre de classes de 12 à au moins 17. Cette solution répondrait pour un temps à l'augmentation du nombre d'élèves logés dans les appartements libérés par l'IEPA, dans le futur quartier des Brolliets, des nouvelles constructions dans le village, de l'augmentation constante de la population et des densifications en zone 4BP sur la route de Presinge.



Figure 71 : L'école primaire (à gauche) et la salle de gymnastique et sa surélévation en 2021 (à droite)



Figure 72 : La partie de l'école primaire pouvant accueillir une surélévation et la crèche en fond

Une place fédératrice

Les années 1970 ont laissé des empreintes profondes sur l'espace public de la commune. La place communale, au cœur du village, est affectueusement appelée la « Place Rose » en raison de son sol pavé rougeâtre. Positionnée entre divers commerces et à proximité de la mairie, de l'église et de l'école primaire, elle s'étend sur plus de 5000 m². Elle se présente comme un point de rencontre naturel des habitants. Toutefois, malgré son vaste espace, seulement 10 % de sa surface est accessible pour des manifestations. Des arbres, qui n'offrent pas de plus-value pour la biodiversité ont été disposés de manière peu propice aux activités humaines. La place comporte encore une pelouse perméable mais souvent marécageuse. Ainsi, à l'exception du marché et de quelques événements mineurs, les festivités villageoises ont lieu sur des terrains éloignés tels que la Moutonnerie ou sur la voie publique lors de la Fête de l'Artisanat.

À proximité de cette place, se trouve la « Place Grise » de Frémis, entièrement bétonnée. Elle est appréciée des enfants et de leurs tricycles, mais elle est déserte en été en raison de sa forte réverbération de la chaleur. Elle constitue de plus une barrière pour la faune et empêche l'infiltration de l'eau de pluie.

Bien qu'il existe des aires de jeu à Pré-Marquis ou aux Courtils, ces espaces excentrés ne favorisent pas la sociabilisation de la population villageoise. Comparativement, Puplinge est mieux lotie que les villages voisins de Presinge, Choulex ou Gy. Les places publiques y sont soit trop décorées, soit simplement considérées comme des espaces de transition autour des commerces. Seule la place communale de Meinier est enviable. Avec son étendue d'herbe, sa place de jeu et son espace bétonné qui accueille diverses manifestations, elle crée un lieu vivant et dynamique au centre du village et ouvert sur le préau de l'école.

L'origine de la Place Rose remonte à 1979, époque où la commune, intégrant les quartiers de Pré-Marquis et Frémis, a invité ses habitants à redessiner ce centre villageois (ROTH, 2010). Seulement 6 % de la population avait répondu favorablement, révélant une limite au modèle participatif et un désintérêt des habitants envers leur lieu de vie. Face à ce constat, la commune a limité au maximum ses investissements autour de cette place en la garnissant d'arbres et de pavés. Cette approche était alors la plus adaptée à une population peu encline à s'investir dans des espaces communs.

Cependant, depuis 2024, la donne a changé. Suite à la pandémie de Covid-19, les habitants des villages périurbains ont pris conscience de la valeur d'être proche de la nature et ont développé un intérêt accru pour la marche, les promenades et la course à pied. La municipalité, réceptive à cette évolution, a commencé à proposer diverses activités de sport en plein air et des pique-niques sur la Place Rose pour attirer les habitants au centre du village.

Ainsi, il devient nécessaire de repenser cette place communale, d'ajouter des

surfaces accessibles à tous et de créer un centre villageois attractif et propice à la sociabilisation. Cette place ne devrait plus être simplement un lieu de transition, mais devenir un espace central, entouré des différentes infrastructures publiques et devrait répondre aux aspirations d'une communauté désireuse de se rencontrer.

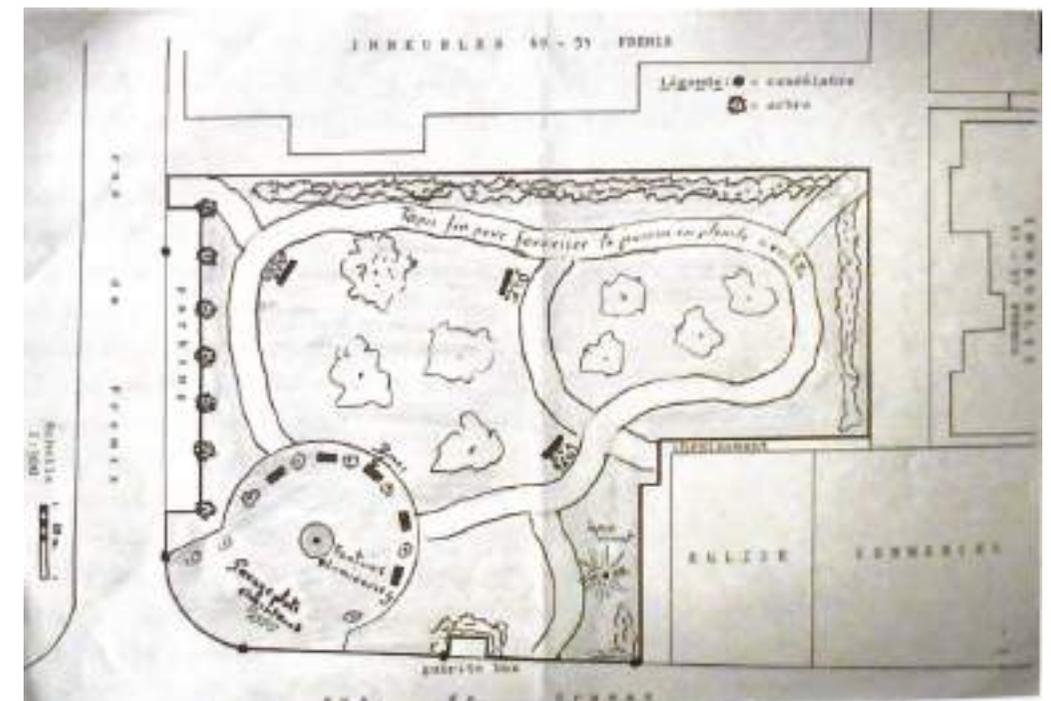


Figure 73 : Proposition d'aménagement de la Place Rose par les habitants en 1979.



Figure 74 : La place communale de Presinge



Figure 75 : La place communale de Gy



Figure 78 : Les arbres et le sol marécageux de la place communale



Figure 76 : La place communale de Choulex



Figure 77 : La place communale de Meinier



Figure 79 : Le pavé rougeâtre de la Place Rose

L'âme villageoise

Le périurbain, autrefois considéré comme une zone résidentielle morne des années 60, où les habitants vivaient repliés sur leur vie privée, a connu une transformation notable. Mon Profile Search 2 a mis en lumière, en 2023, un changement dans cette dynamique au sein des villages périurbains. Malgré un fort attachement aux espaces privés et à la mobilité individuelle, une véritable vie de village a émergé, particulièrement à Puplinge.

Selon les résultats du sondage, 80% des habitants de Puplinge choisiraient de rester dans le village même en l'absence de contraintes économiques, révélant un fort attachement à ce lieu. La qualité de la vie villageoise, après la proximité entre ville et campagne, vient en deuxième position des aspects les plus appréciés par les habitants. Ce plébiscite rappelle l'importance de ne pas ignorer l'âme villageoise qui se développe.

Cette âme se manifeste différemment selon les individus. Pour certains, elle réside dans la proximité des commerces, pour d'autres elle se manifeste dans la familiarité avec chaque habitant ou dans les salutations échangées dans la rue. Bien que la commune ne puisse pas imposer des interactions sociales, elle a un rôle clé à jouer dans l'amélioration de la qualité des espaces publics, le soutien aux commerces locaux, l'encouragement de l'interactivité avec ses habitants et la proposition d'activités communautaires.

La commune a déjà pris des initiatives significatives en ce sens. Elle a investi dans de nouveaux mobiliers urbains et décorations. Elle a créé une buvette à disposition des amateurs de football, des utilisateurs du centre multisport, et plus largement de la population villageoise. Elle a initié un potager communautaire près de la place de Frémis, et elle soutient la présence hebdomadaire du Bibliobus sur la place du village. De plus, les autorités communales soutiennent activement des événements locaux comme la fête de l'Artisanat, Puplinge-Les-Bains, le Puplinge classique ou encore Vogue Puplinge, qui renforcent le lien social.

La Lorgnette Puplingeoise, lancée en novembre 2023, est une initiative privée remarquable. Cette gazette, écrite par des habitants et destinée à divertir et discuter des actualités locales, représente une réponse directe à la volonté de raviver l'âme villageoise. Contrairement au PuplInfo, qui informe sur les affaires municipales, La Lorgnette Puplingeoise se focalise sur l'aspect humain et convivial de la vie du village.

En conclusion, le village de Puplinge démontre qu'il est non seulement possible de maintenir une âme villageoise dans un contexte périurbain, mais aussi de la faire prospérer.



Figure 80 : Logo des clubs de sports puplingeois reprenant en partie les couleurs bleu et jaune du blason communal



Figure 81 : Logo des fêtes villageoises



Figure 82 : Le potager communal de Frémis



Figure 83 : Le bibliobus devant l'église

Pas de village sans commerces

Au même titre que dans d'autres villages, les habitants de Puplinge sont particulièrement attachés aux commerces locaux.

Certes, l'intérêt pour les deux restaurants du village est moindre puisque, selon le sondage, 60% de la population s'y rend moins d'une fois par année. Cependant, malgré la proximité de la commune avec le E. Leclerc de Ville-la-Grand, la moitié des personnes interrogées fréquente les commerces locaux. Le 78% des habitants se rend de manière occasionnelle au Petit Caddie, l'épicerie du village et 45 % fréquente la boucherie-charcuterie. (SONDAGE, 2023)

Bien que la raison principale qui empêche les Puplingeois de renoncer à leur automobile soit son utilisation pour les courses, beaucoup d'habitants aiment avoir à proximité des commerces d'alimentations ou de bien-être. Plus d'un tiers d'entre eux apprécie vivre à Puplinge pour cette raison. Il faut dire que peu de villages avoisinants détiennent un nombre de commerces par habitant aussi élevé !

Selon le maire, chaque recoin du village est accessible à pied en moins de 5 minutes. Dans une commune à l'échelle humaine, les habitants ne sont pas tentés de prendre leur voiture pour se rendre à la poste. En effet, le schéma isochrone, à droite, témoigne de l'accessibilité des commerces depuis chaque habitation.

Contrairement à certaines communes, les commerces de Puplinge ne sont pas organisés autour de la place villageoise mais sont dispersés, bien que toujours accessibles à pied. Seuls quelques commerces bordent la Place Rose sans même s'ouvrir dessus. Deux marchés à la ferme et deux fleuristes sont implantés à l'extérieur du village. Tout comme différents commerces de bien-être établis dans le quartier des Courtils construit en 2016, ils ne captent pas le flux piétonnier du centre du village. Au final, malgré un grand nombre de petits commerces, on ne retrouve pas à Puplinge l'ambiance d'une rue marchande comme l'était autrefois la rue de Graman.

Les petits commerces spécialisés des villages, contrairement aux grandes surfaces qui proposent une grande diversité de produits dans un même lieu, sont obligés de se regrouper s'ils veulent concurrencer les géants de la vente alimentaire. Sans cette proximité, les habitants périurbains fréquentent par facilité les centres commerciaux.

Il est donc essentiel de favoriser l'intégration des commerces locaux pour limiter les déplacements automobiles, ajouter de la vie au village et préserver le patrimoine de nos terroirs.

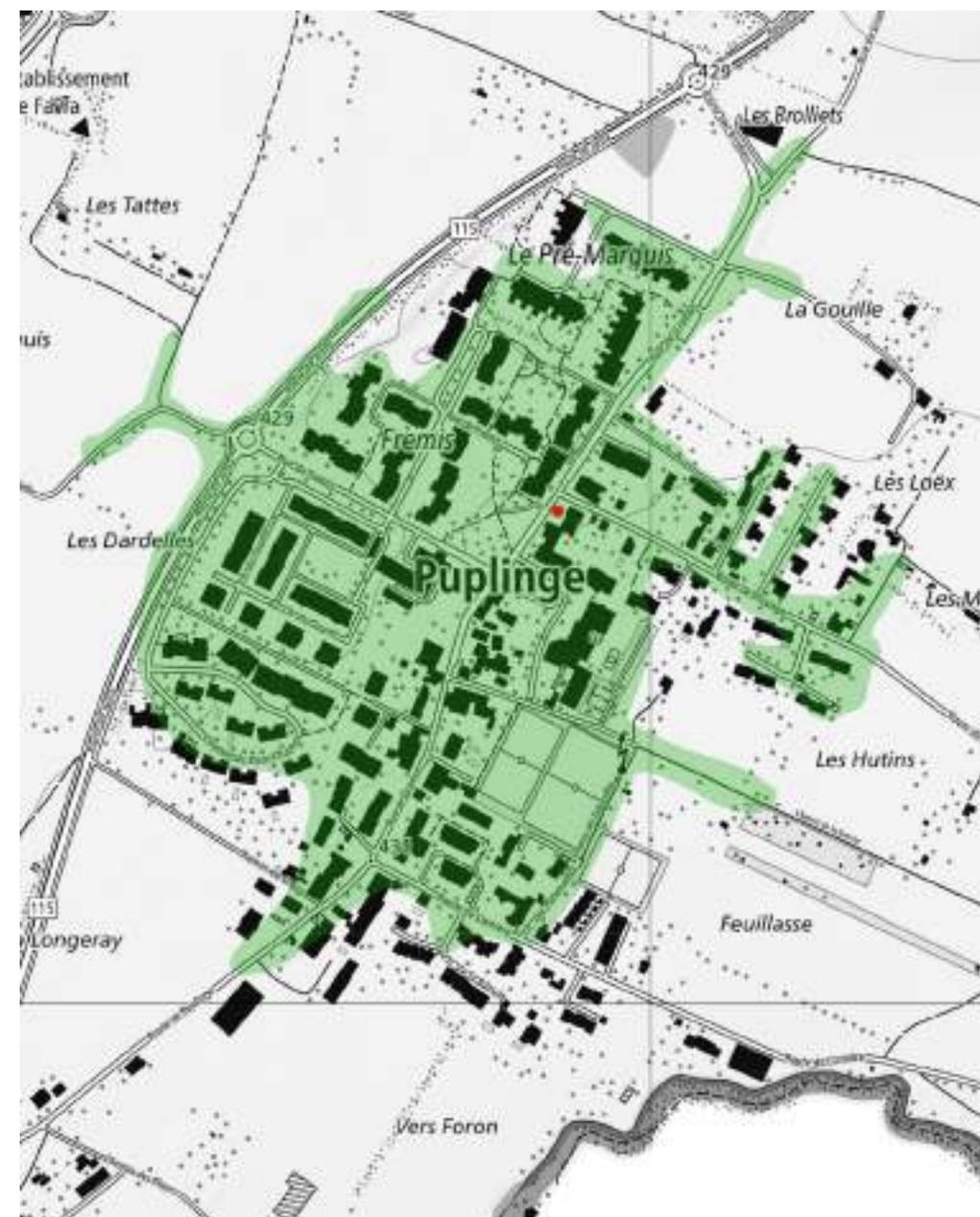


Figure 84 : Schéma isochrone des points accessibles en 5 minutes à pied depuis la mairie de Puplinge

Réflexions TM

L'échelle villageoise

Petites améliorations selon le sondage

Le rôle de l'urbaniste, comme celui de l'architecte est de planifier les envies de ses clients. En tant qu'étudiant en architecture, en urbanisme et habitant de la commune, je dois faire attention à ne pas me laisser influencer par mon opinion et planifier un projet répondant aux demandes de l'ensemble des villageois. Le sondage a permis aux personnes intéressées de s'exprimer sur leurs habitudes et besoins et pour moi de situer mon avis personnel par rapport à la population. Certaines améliorations marginales proposées dans ce sondage ne pourront pas voir le jour mais il ressort quelques volontés que je partage. La création de trottoirs favorisant le déplacement pédestre, l'ajout d'infrastructures publiques et la cohésion sociale en font partie.



Figure 85 : Orthophoto de la place villageoise et l'école en 2019, avant la construction de l'IEPA.

Réaménagement de la place communale

La nécessité de repenser urbanistiquement, paysagèrement et architecturalement la place du village ressort à de nombreuses reprises dans mon travail. Sa surface importante n'est pas exploitée à sa juste valeur. Les commerces ne s'y regroupent pas. Le centre ne peut pas accueillir d'activités et devient un lieu de passage. La végétation ne répond plus aux enjeux climatiques actuels. Il serait intéressant d'y ajouter des zones de jachères sur les parties en retrait et d'agrandir la surface accessible tout en gardant un revêtement de sol perméable.

À la demande de beaucoup d'habitants, une salle polyvalente devrait voir le jour. Elle pourrait servir de salle communale lors des fêtes de villages, abriter les marchés à la ferme ou les fleuristes actuellement situés en périphérie du village.

De manière à soutenir les liens sociaux, un point de restauration sous forme de café, bar ou petit restaurant pourrait s'y établir. Des jeux pour enfants trouveraient avantageusement place à proximité d'une terrasse fréquentée par les parents.

La présence d'un point d'eau en été est fortement sollicitée par les familles avec jeunes enfants.

Une réelle connexion devrait prendre forme avec le préau de l'école primaire. La présence d'un parking et d'une route à grande fréquentation entre l'espace scolaire et la Place Rose est une aberration. Les enfants devraient pouvoir circuler librement entre ces deux zones qui n'en formeraient plus qu'une.

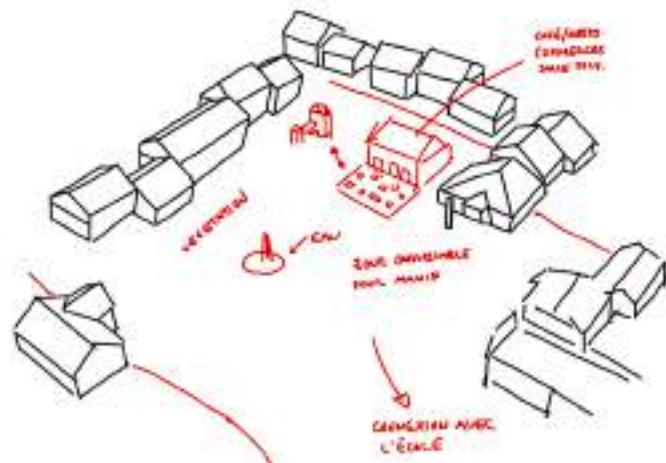


Figure 86 : Schéma d'aménagement de la place communale

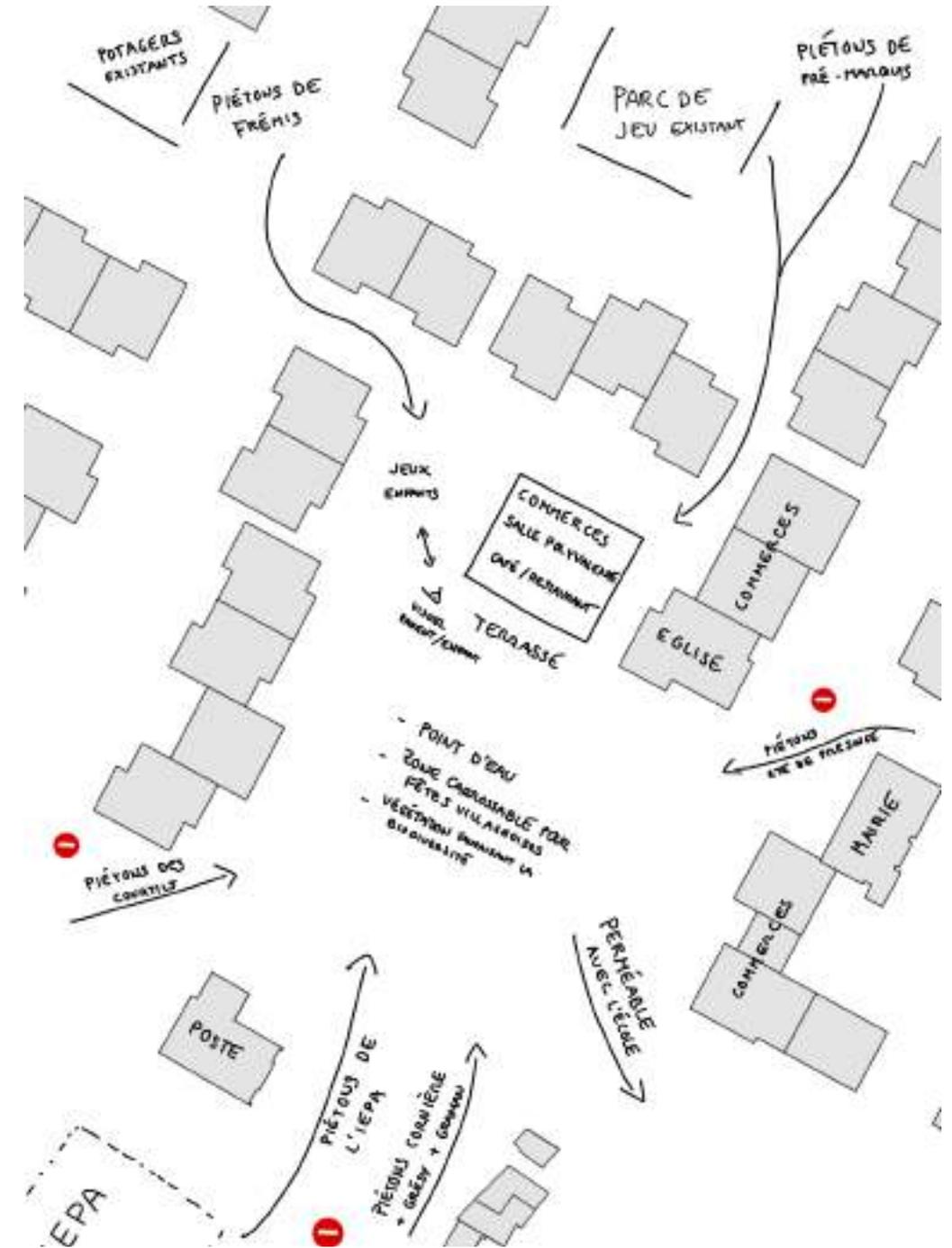


Figure 87 : Plan d'aménagement schématique de la place communale avec une végétation intensive (vert), la salle polyvalente (rouge) et les entrées (noir)

Agrandissement de l'école primaire

En raison de l'accroissement de la population, l'école primaire devra accueillir des salles de classes supplémentaires. Elles prendront potentiellement place sur son toit, de manière à limiter l'étalement et profiter des installations présentes.

Le lien entre le préau et la place centrale créerait une unité entre l'école, la crèche, la mairie, les commerces du centre et des Courtils, la poste, l'église en une vaste place animée et conviviale.

La circulation automobile étant interrompue par ces aménagements, la rue de Graman pourrait retrouver sa dynamique d'antan permettant ainsi un accès aisé aux restaurants qui la bordent.



Figure 88 : Surélévation possible de l'école primaire

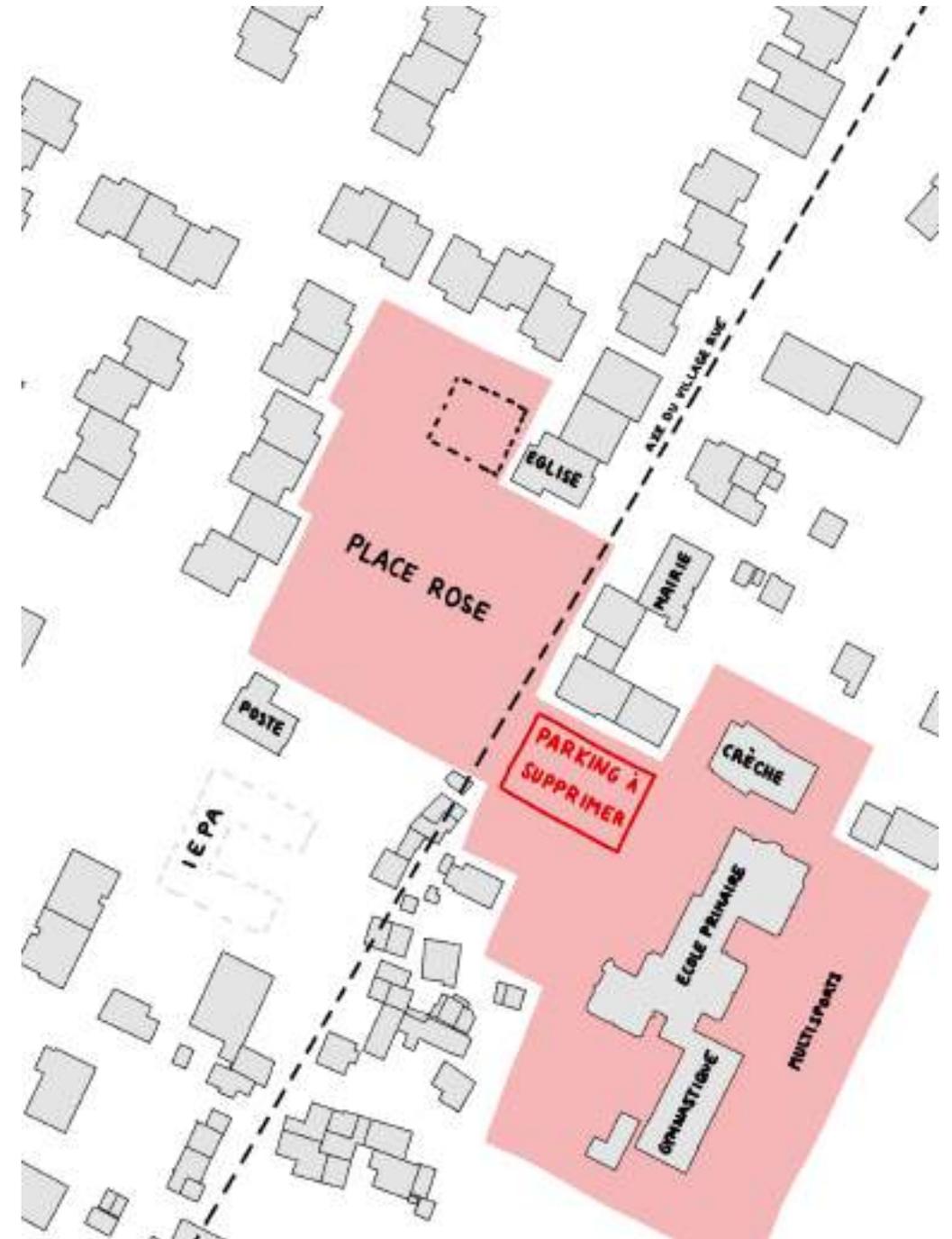


Figure 89 : Plan de la connexion entre la place communale et le préau

L'échelle régionale

Contournement de la mobilité

Les améliorations de la mobilité ne sont pas le domaine de prédilection de l'urbaniste. Il est tout de même de son devoir de les considérer dans ses recherches. Nous avons pu constater que le PDCn 2030 met en avant de grands changements dans les modes de déplacements des pendulaires. La Traversée du Lac apporterait un bouleversement dans le village mais n'est pas d'actualité en raison de ses coûts exorbitants. En revanche, les problèmes de flux pendulaires transfrontaliers restent eux quotidiens. Une solution en accord avec les habitants et les commerces locaux devra être mise en place afin de ne pas nuire aux habitants et usagers de l'école primaire et de la place villageoise, tout en ne coupant pas les commerces de leur fidèles clients frontaliers. Un contournement du village comprenant un accès aux commerces pourrait être envisagé. Une route quittant le carrefour de Cornière pourrait servir d'ébauche pour rejoindre la déchetterie actuelle et contourner le village.

Connexion avec le réseau de mobilité douce

La connexion au réseau de mobilité douce est déjà effective.

55% des personnes sondées affirment prendre les transports publics pour leurs trajets pendulaires. (SONDAGE, 2023)

Un nombre important de pendulaires puplingeois se déplace par ailleurs en vélo. Près d'un habitant sur deux affirme utiliser son vélo lorsque l'occasion lui en est donnée.

Il est donc important que continuer à développer un réseau de transports publics de confiance et de pistes cyclables sécurisées.

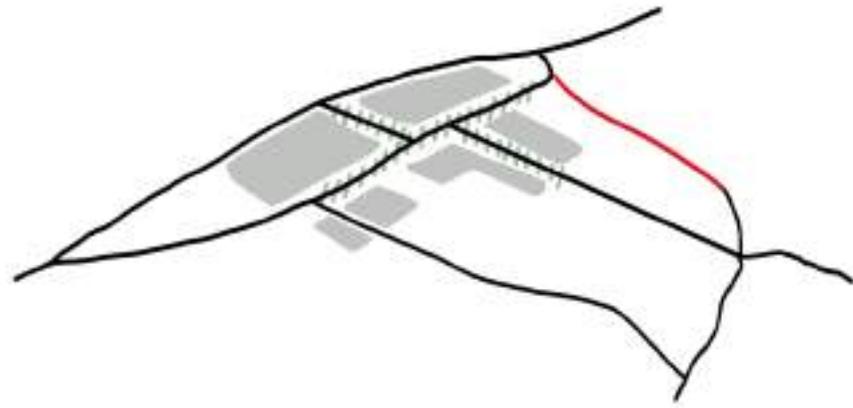


Figure 90 : Schéma de la mobilité puplingeoise avec la route de contournement (rouge), les espaces piétons (vert) et la zone bâtie (gris)

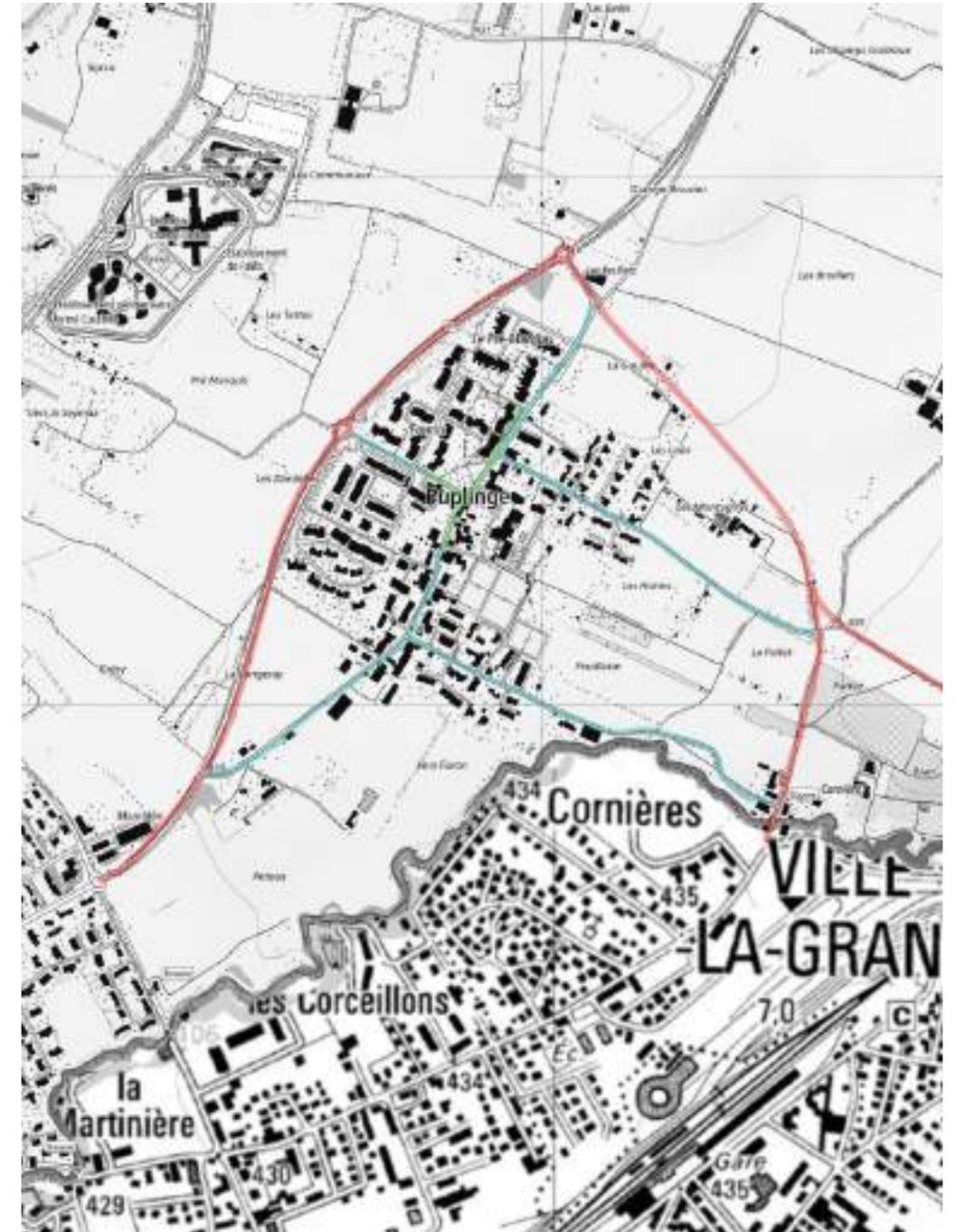


Figure 91 : Proposition de contournement du village (rouge) avec les voies communales et cantonales (bleu) et les voies piétonnes (vert)

Ceinture verte autour du village et couloir de biodiversité Seymaz-Foron

La Seymaz et le Foron représentent deux pôles de biodiversité importants pour la Rive gauche-lac. Aucun couloir biologique ne les relie malgré leur proximité. Une intervention paysagère au sud de la commune permettrait à la faune de se déplacer librement, aux humains de se promener dans un paysage verdoyant et pour les habitants de bénéficier d'une césure entre le village et la ville.

Compléter les corridors biologiques

Bien que la commune soit dotée d'une importante source de végétation, beaucoup de corridors biologiques comme la barrière végétale de la route de Jussy ou les arbres séparant les surfaces agricoles sont interrompus par des routes, des sentiers ou de simples percements sans intérêts. Il suffit qu'un arbre trop âgé se soit effondré pour que la chaîne biologique se coupe. Un travail minutieux de relevé complété par un ajout d'espèces indigènes permettrait de retrouver la biodiversité des années 50, avant l'essor de la voiture et de l'agriculture intensive.

Préservation des milieux agricoles

Certaines zones agricoles ont été déclassées par le passé pour permettre un étalement urbain. Ces espaces, s'ils ont perdu leur importance urbanistique, pourraient retrouver leur classification initiale.

Ces espaces redeviendraient des ressources de biodiversité et permettraient de cadrer le paysage, une qualité recherchée.

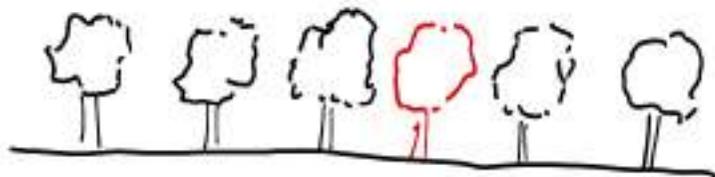


Figure 92 : Ajout d'un arbre pour compléter les corridors de biodiversité



Figure 93 : Création d'une zone de végétation contre l'étalement urbain (hachure verte) et ses couloirs de biodiversité (vert foncé)

L'échelle cantonale

Le détachement urbain

Les habitants des villages de Rive gauche-lac peuvent craindre une fusion avec l'espace urbain en extension. Il est ainsi nécessaire de trouver une solution empêchant la construction d'importants complexes de logements au sud de la commune.

Une barrière végétale pourrait être envisagée afin de stopper l'étalement urbain. Elle aiderait à restaurer une continuité cantonale au niveau des corridors de biodiversité.

Puplinge conserverait alors son titre de village campagnard et sauvegarderait ses vues sur les montagnes et les espaces ruraux.

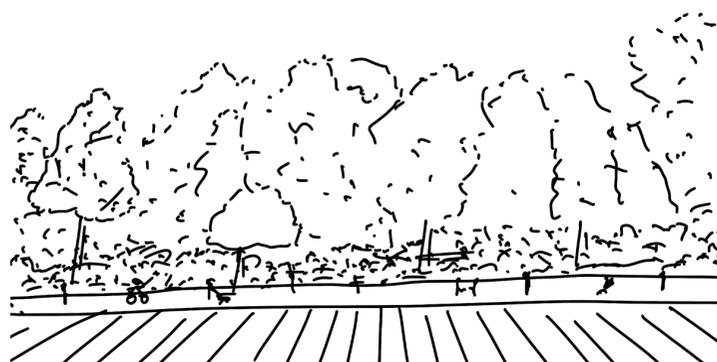


Figure 94 : Schéma de la zone de végétation avec une voie de mobilité douce

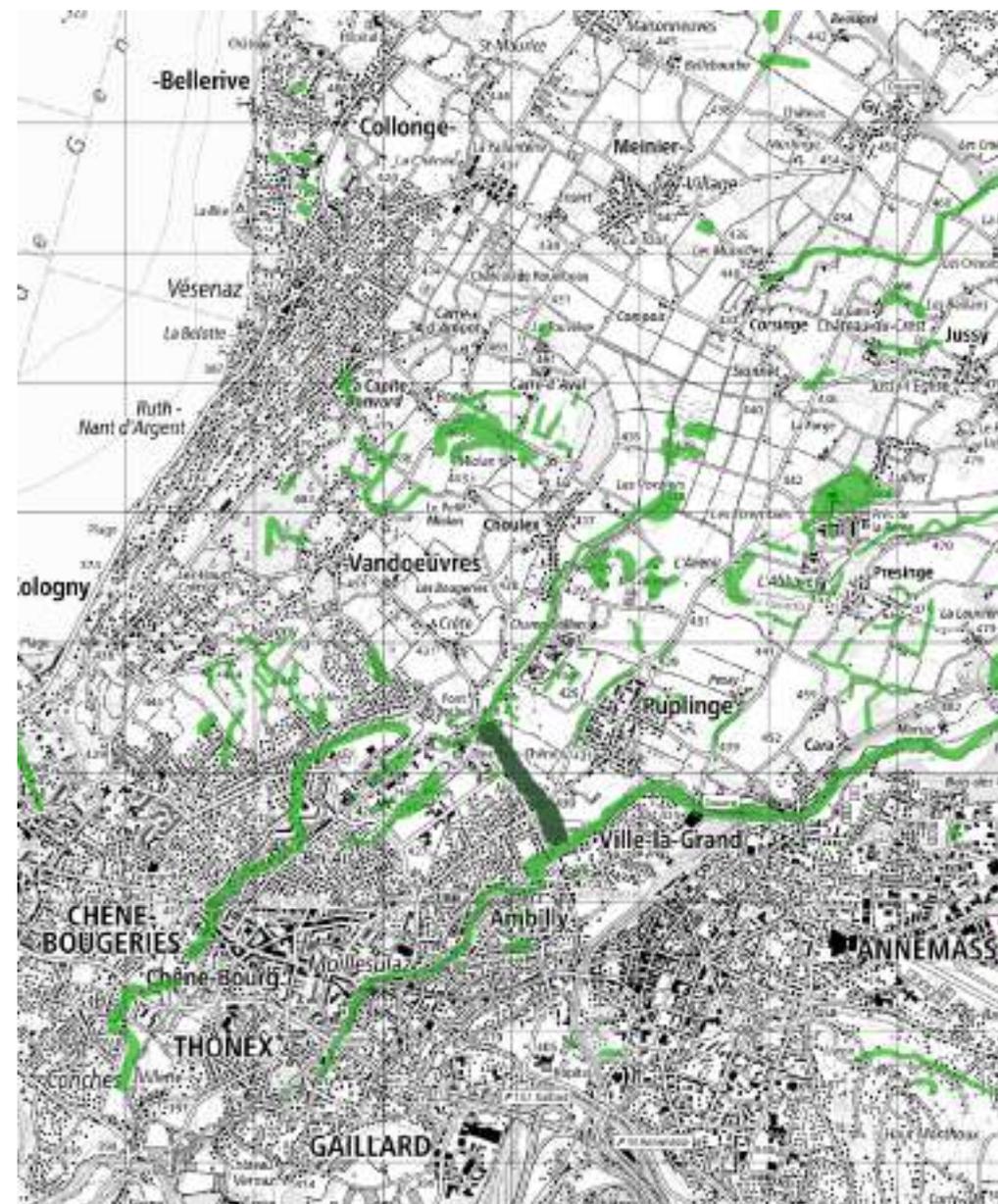


Figure 95 : Les couloirs biologiques (vert clair) et la connexion entre la Seymaz et le Foron (vert foncé)

Figure 96 : Photo aérienne de Puplinge face au front urbain (pages suivantes)



Conclusion du DTM

La vision d'André Corboz a été fondamentale dans la perception et la préservation du paysage suisse. Son manifeste a remis en question la vision stéréotypée de ce pays, souvent réduite à un ensemble principalement montagneux. Il a souligné la complexité et la densité de l'urbanisation helvétique, particulièrement sur le Plateau.

Parmi les plans directeurs genevois, celui de 1975 a marqué un tournant décisif dans la gestion de l'urbanisation cantonale. Ce plan a mis un terme à l'étalement urbain et a promu la notion de mixité logement/emploi. Il témoigne d'une prise de conscience des défis liés à la croissance démographique et à l'expansion urbaine. Il advient maintenant de protéger le patrimoine bâti du périurbain genevois et la morphologie de ses villages au caractère rural.

L'apport de végétation joue un rôle clé dans la liaison des corridors de biodiversité. Des interventions simples, telles que la plantation d'arbres ou la création d'espaces verts, peuvent grandement contribuer à améliorer la qualité de vie en milieu urbain.

L'étude du village de Puplinge a mis en évidence l'importance de préserver et de valoriser le patrimoine bâti. Les transformations et adaptations du tissu urbain doivent tenir compte de l'histoire, de l'architecture et du caractère des lieux. Ces éléments maintiennent l'identité et l'authenticité des communautés périurbaines.

L'importance de la mobilité douce s'est révélée cruciale dans la réflexion sur l'aménagement urbain. Cette vision permet d'améliorer la qualité des espaces de biodiversités situés sur le territoire communal.

Le Travail de Master réalisé dans la continuité de cette étude proposera des solutions pour augmenter la présence de la végétation à l'entrée du territoire de la commune. Cet apport permettra de séparer le front urbain de la zone rurale. Une intervention urbanistique et paysagère sur la place centrale de Puplinge sera envisagée pour renforcer les liens sociaux. Cette démarche sera complétée par une actualisation des bâtiments publics, l'ajout d'un bâtiment à vocation sociale, incluant un café, une salle polyvalente et des commerces locaux. La mobilité s'en trouvera positivement impactée. Ces éléments contribueront à préserver le caractère villageois de Puplinge tout en répondant aux besoins de sa communauté.



Figure 97 : Carte postale de Franziska von Känel (29.10.2016) représentant Puplinge, le Salève et le Mont-Blanc Carte adressée par son autrice à l'occasion du retour du sondage.

T M

Travail de Master

Développement du projet

La ville prend le dessus sur la campagne.

Le portrait dressé dans mon précédent travail met en avant un paysage menacé par l'étalement urbain. Les constructions massives de logements épuisent les ressources naturelles présentes depuis des siècles.

Ce constat, que l'on ne peut nier, est dû à l'augmentation du nombre d'habitants dans le canton. Sans freiner ce phénomène, pourrions-nous l'inverser ? Pourrions-nous créer un univers de cohabitation entre l'humain et la faune locale ? Des couloirs de biodiversité favorisant les déplacements de la faune, tout en sauvegardant le paysage et apportant une plus-value pour les habitants ?

À la différence de mon PTM, dont le premier objectif était de créer une « barrière végétal » limitant l'étalement urbain, ce Travail de master vise à dessiner un espace de promenade valorisant le paysage genevois existant.

Le second constat de mon PTM s'appuyait sur le manque de structure activant les échanges sociaux dans le village de Puplinge. Bien que l'idée d'ajouter un bâtiment polyvalent sur l'actuelle place communale désuète soit tentante, l'espace manque et cette approche devint trop invasive.

La meilleure façon de revaloriser cet espace est de comprendre les déplacements de ses utilisateurs, de lui redonner un nouveau visage et de construire notre bâtiment sur un terrain situé en périphérie du centre, tout en gardant un attrait pour les habitants. Cet espace social verra le jour dans la prolongation de cette place communale et du préau de l'école primaire.



Figure 98 : Barrière végétale le long de la route de Jussy pour faire face aux nuisances sonores des automobiles et lumineuses du centre pénitencier. Bien qu'efficace, aucune cohabitation entre l'humain et la faune n'est présente.

L'échelle urbanistique

La Seymaz et le Foron

Sources de biodiversité incontournable, les rivières de la Seymaz et du Foron tracent les limites communales de Puplinge. Alors que la Seymaz est la plus longue rivière purement genevoise, le Foron trace quant à lui la frontière entre la Suisse et la France.

D'abord endigués à l'aide de béton armé pour limiter les crues, ces deux cours d'eau présentent un nouveau visage depuis les années 2010 grâce à d'importants travaux de re-naturalisation. Le début du siècle a en effet été marqué d'une réelle prise de conscience environnementale. La nature devient ainsi ressource mentale. Cet effet, accentué pendant le confinement du Covid-19, se fait ressentir par les habitants du périurbain.

Mais finalement, quelles modifications ont été entreprises ?

Nombreux sont les tronçons de cheminements pédestres le long de la Seymaz et du Foron. Malheureusement, peu se relient, coupés qu'ils sont par une série de villa ou une route principale.

Malgré leur proche distance, aucun couloir de biodiversité ne relie non plus ces deux sources. La faune n'a aucun moyen de se déplacer d'un corridor à l'autre. Champs, routes et barres d'immeuble lui barrent le passage.

Face à ce constat, le premier souhait de mon travail de Master est de tracer plusieurs connexions de l'embouchure à la source entre la Seymaz et le Foron. Parfois en passant dans des zones villas, parfois par des servitudes entre surfaces agricoles.

Grâce à ces multiples tracés, la faune sera plus libre de se déplacer. Les citadins et habitants du périurbain pourront quant à eux emprunter les chemins piétons établis le long de certains couloirs. Indirectement, ces tracés sauvegarderont le paysage genevois en limitant la visibilité sur les grands ensembles de constructions.



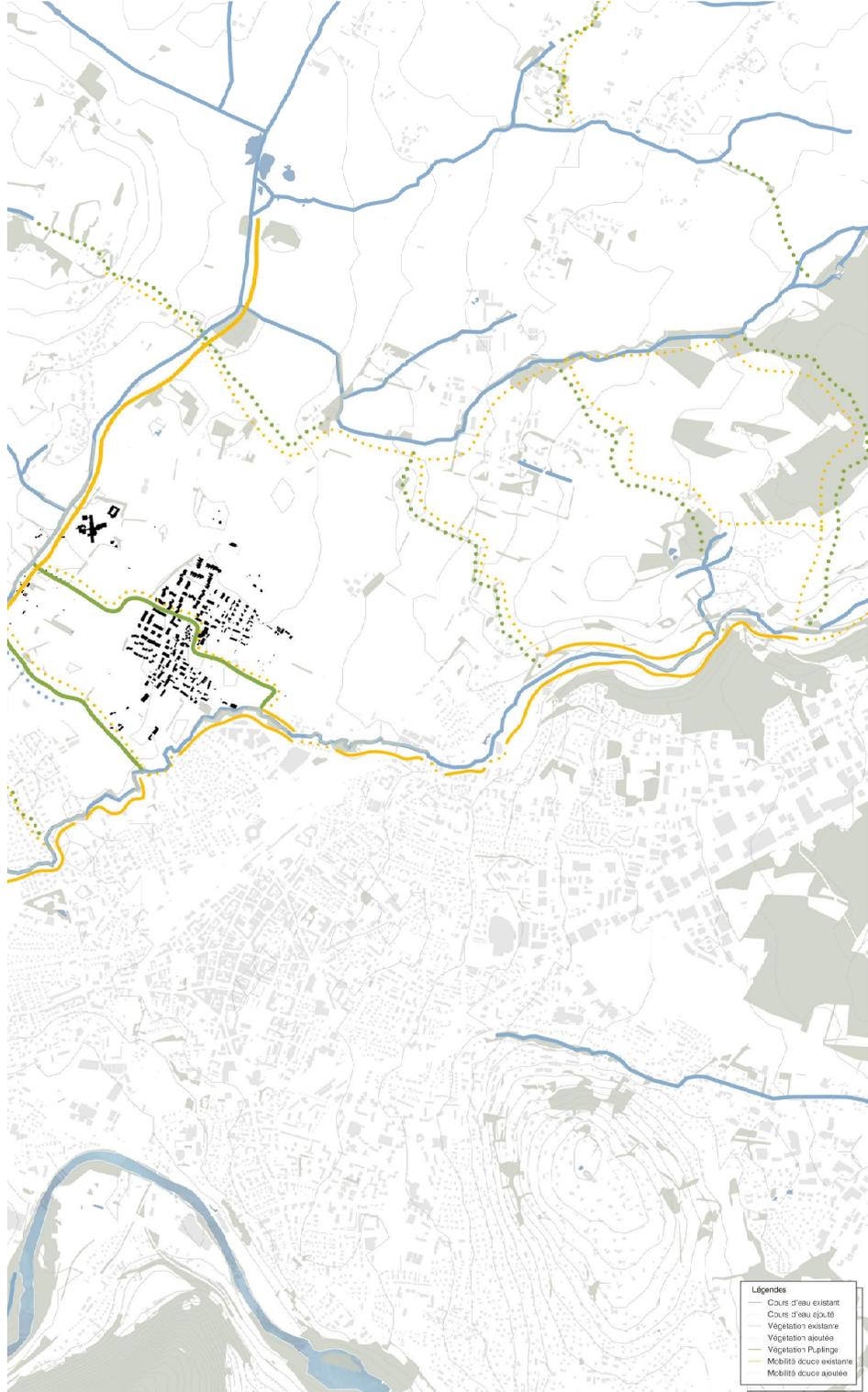
Figure 99 : Renaturation de la Seymaz à la hauteur de Pont-Bochet



Figure 100 : Renaturation du Foron à la hauteur de Cornière



Figure 101 : Plan des cours d'eau (bleu), tracés de végétation (vert) et chemins



pédestres (jaune). Trait plein - existant / trait tillé - ajouté

Les deux tracés

Parmi ces multiples tracés de biodiversité, il est intéressant de se pencher sur les deux qui traversent la commune. Le premier passe à travers le village en connectant les différentes zones d'activités (place communale, école primaire, mairie). Le second, à l'extérieur du village, fait un lien entre les zones économiques existantes (vente de bois, permaculture, fleuriste). Tous deux relient les deux rivières et mettent un accent sur le cheminement pédestre.

Le tracé villageois prend sa source dans les jardins familiaux de Champ-Dollon. Après avoir complété les couloirs de biodiversité à l'aide de nouveaux arbres remplaçant ceux tombés, nous entrons par la porte principale du village. Le cœur locatif fait place à la poste et la place communale, s'ouvrant sur l'église, les commerces et la mairie. Dans son prolongement, le préau de l'école primaire et de la crèche se laisse entrevoir derrière le parking communal. Passé cette place de jeu, c'est le cœur sportif du village qui accueille ce tracé. Football, salle de gym, terrain multisport, tous se retrouvent maintenant liés par ce couloir de biodiversité. Finalement, c'est en passant par les jardins familiaux de la Brenaz que ce premier tracé rejoint le Foron.

Le second couloir, situé au sud du village, prend également source le long de la Seymaz. Dès son départ, les marcheurs peuvent admirer un nouveau ruisseau. En effet, le système de drainage des champs de Pont-Bochet est laissé à ciel ouvert. L'eau peut ainsi reprendre son cours naturel, cinq zones le long de ce tracé sont décaissées sur un mètre de profondeur afin de donner page blanche à ce cours d'eau pour rejoindre la Seymaz. Ce procédé permet également un renouveau de la végétation sur les lieux. Sans intervention humaine, les plantes spontanées prennent le dessus et offrent un paysage naturel de qualité.

Sur la suite de ce parcours, de multiples zones d'activités sont dispersées. On citera notamment un espace canin, une ferme de permaculture (procédé d'agriculture travaillant sur les interactions entre les écosystèmes et limitant la présence humaine), une vente de bois de cheminée et un fleuriste. Grâce à ce chemin pédestre, elles se retrouvent mises en valeur et dans la continuité d'une promenade. C'est en traversant les le camping du TCS de Mon-Ideé que ce second tracé rejoint le Foron.

Ces corridors apporteront donc une amélioration pour la faune mais également pour les habitants des alentours souhaitant profiter de cet espace de nature pour se ressourcer.



Figure 102 : Tracé 1 / couloir dans le village liant les différentes zones sociales



Figure 103 : Tracé 2 / couloir à l'extérieur du village avec le drainage mis à ciel ouvert et les activités lucratives



Figure 104 : Coupe longitudinale sur le tracé 2

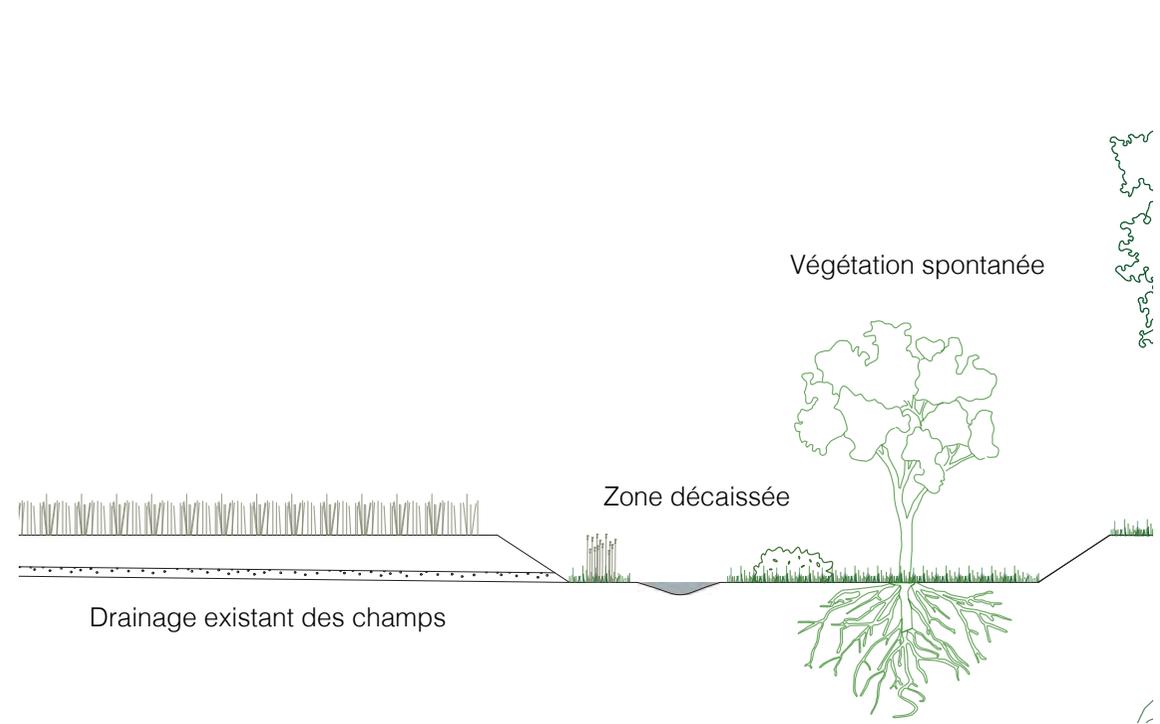
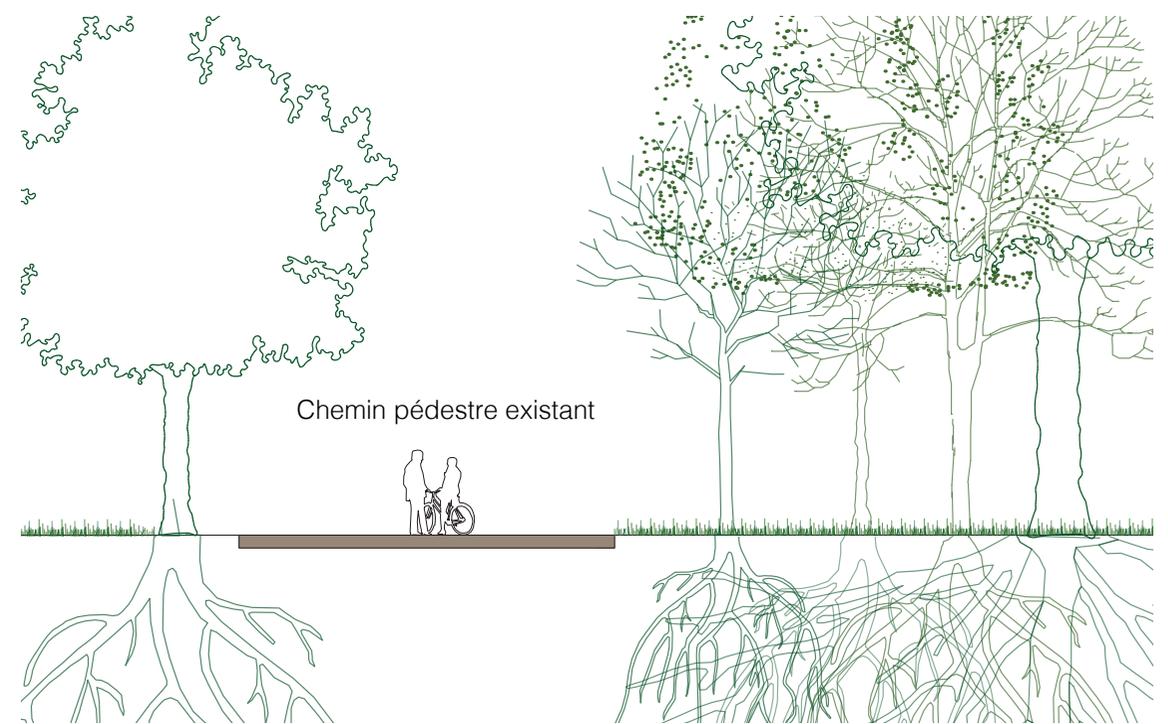


Figure 105 : Principe de décapage pour la mise à ciel ouvert du drainage agricole



La morphologie villageoise

Comme de nombreux villages de la région, le hameau de Puplinge s'est développé le long d'une rue principale, en l'occurrence la rue de Graman. La forte croissance des années de périurbanisation a poussé le village à s'élargir autour d'une place le long de cette rue et créer une voie de contournement du village. Au fur et à mesure, cette voie a perdu de son importance malgré les activités s'y trouvant. Le village est devenu un lieu de transit le long du parcours pendulaire, les frontaliers empruntant l'une des trois douanes de la commune. Le village perd alors sa cohérence d'ensemble suite à cet agrandissement incontrôlé des années 70.

Ce tracé de biodiversité, souffle de renouveau, apporte végétation et vie au centre du village, revalorisant ainsi son cœur. La route principale devient rue secondaire alors que qu'une promenade piétonne lie les commerces et activités.

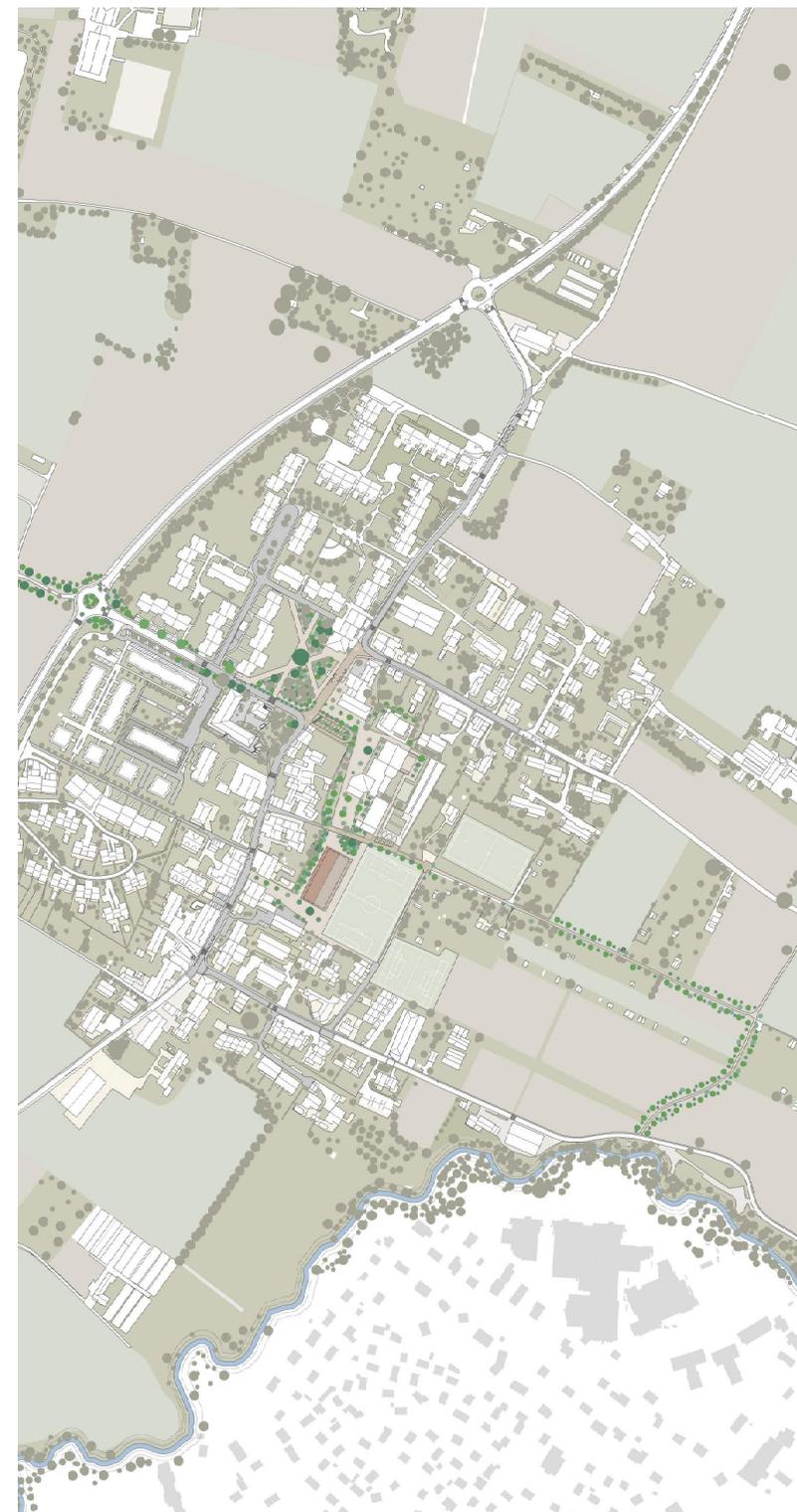
Pour un petit village comme celui de Puplinge, la préservation des espaces piétons est primordiale. Cette proximité et connexion, valorisée par les habitants, se ressent tant à l'échelle urbanistique et paysagère qu'architecturale. Un réel lien se crée entre chaque lieu offrant aux autochtones l'occasion de sociabiliser. Les rues ne sont alors plus uniquement des surfaces de déplacement pour les automobiles, mais deviennent des zones d'échanges et de cohésion pour les habitants.



Figure 106 : La place communale avec son marché. Des améliorations tel que la mise en jachère de certains espaces verts se font ressentir depuis le début de l'écriture de ce travail



Figure 107 : Plan de site de la commune. Les arbres ajoutées aux deux



tracés ressortent.

L'échelle architecturale

Les modifications

Si le village a connu une importante hausse démographique, qui s'est étendue jusqu'aux années 2000, il a ensuite stoppé sa croissance durant une décennie.

Ce n'est qu'en 2015 qu'un nouveau complexe de logements ainsi qu'une crèche ont vu le jour.

Les installations de la période du baby-boom devenant désuètes, la commune a entrepris de multiples changements pour ses habitants. Un immeuble avec encadrement pour personnes âgées (IEPA) accueillera 40 retraités dès la fin de l'année. Cette rotation immobilière permettra à de nouvelles familles de s'établir dans la commune et de profiter de l'école primaire. Cette dernière, dimensionnée pour une population plus faible, sera complétée de quatre salles de classes d'ici peu.

L'ensemble de ces modifications s'inscrivent dans une dernière étape de croissance du village avant que celui-ci n'atteigne une taille trop importante, limitant les déplacements à pied.



Figure 108: Construction de l'IEPA en mars 2024



Figure 109: Le verger communal de l'IEPA en chantier

La place communale

Symbole fort d'un village, la place communale permet en principe d'accueillir les manifestations, le marché ou activités éphémères proposées par la municipalité.

Cependant, faute de moyen et d'intérêts des habitants, la place communale de Puplinge, qui vit le jour en 1979, ne servit que de zone de transit entre la poste, l'église et la mairie. Elle prit le surnom de Place rose pour son pavage en béton de teinte rouge délavé. La mauvaise organisation des arbres poussa la commune à déplacer ses manifestations sur un terrain à l'extérieur du village, manquant en effet cruellement d'espace sur une place d'une surface de pourtant 5000 m².

Les années passent et les habitudes aussi. Il devient aujourd'hui crucial de donner un nouveau visage à cette place. Étant bordée par de nombreuses habitations, il reste préférable de ne pas prévoir d'espace pour les manifestations. De plus, une grande surface pouvant accueillir une tente quelques jours par année uniquement s'avèrent être un gaspillage d'espace, difficile à rafraîchir en été. La construction d'un bâtiment accueillant une salle communale au centre d'un village déjà bâti ne fait pas beaucoup plus de sens.

La meilleure solution est donc de promouvoir les activités éphémères par de petits aménagements. Des tables de pique-nique, des bancs ou des jeux d'échecs s'inviteront le long des sentiers pédestres. La végétation, plus dense, permettra de se fondre avec le premier tracé de biodiversité et ne sera plus limitée à une fonction décorative. Les nouvelles infrastructures autour de la place, telle que l'IEPA, seront complètement intégrées.

Le revêtement de sol prendra la forme d'un gravier concassé à base de calcaire du Salève, dont la carrière se trouve à moins de 10 km. Ses propriétés perméables amélioreront les infiltrations d'eau lors de pluies abondantes. C'est d'ailleurs cette même matière qui servira de revêtement dans l'ensemble du village afin de créer une cohérence d'ensemble respectueuse de l'environnement.



Figure 110: Projet pour la place communale alliant déplacements et social

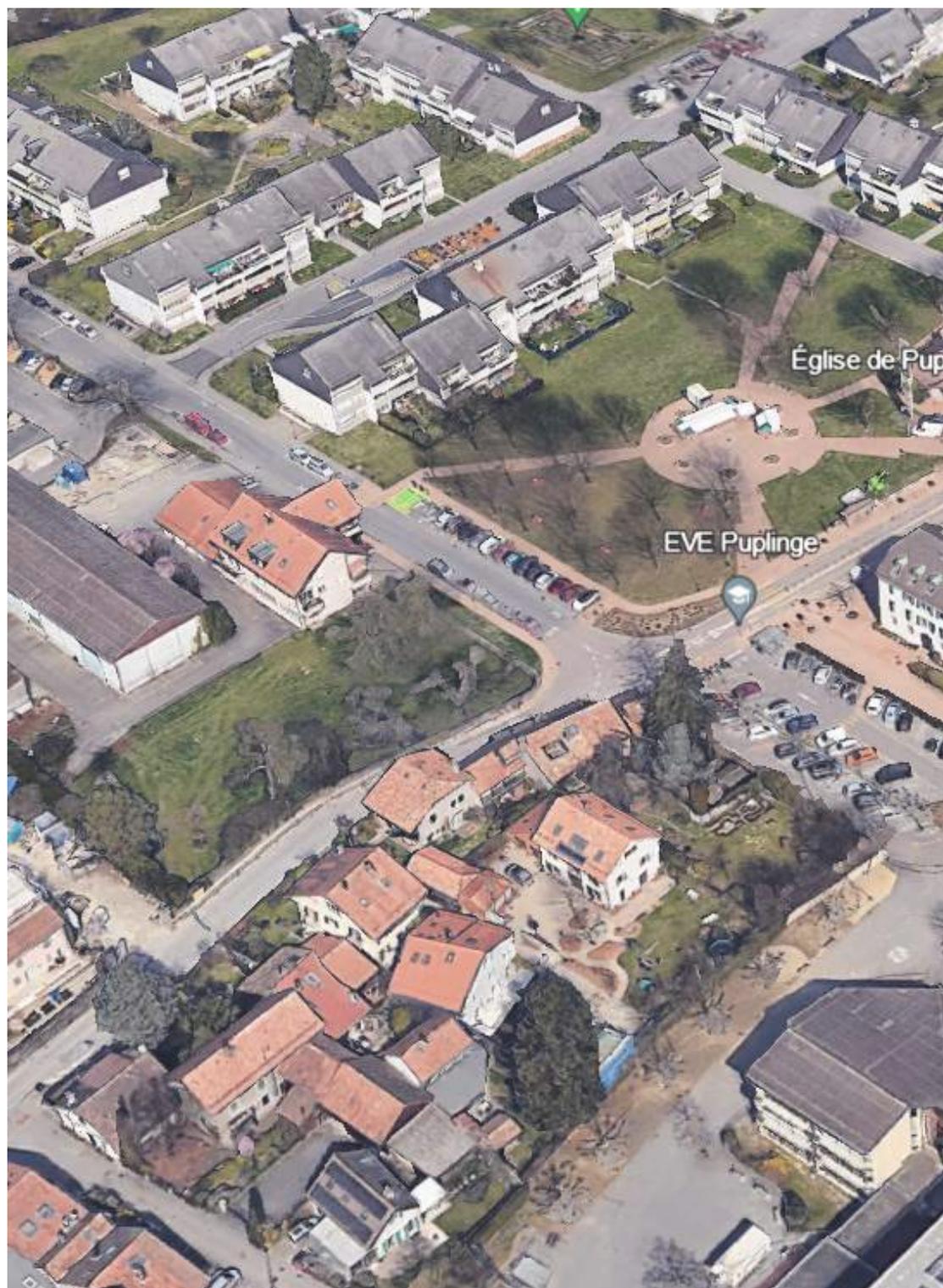


Figure 111 : Modélisation aérienne du centre du village actuel



Le parking

Situé entre la place communale et le préau de l'école primaire, le parking actuel d'une trentaine de places fait régner un sentiment d'insécurité. Là où devrait se trouver une connexion piétonne, des voitures prennent place. En sus, la rue de Graman, qui sépare la place du préau, se retrouve prise d'assaut par les automobilistes aux heures de pointe.

Pour pallier ce problème, la municipalité a décidé de placer des bornes télescopiques en fonction aux heures pendulaires. Cela étant, dès lors que les deux-roues et les bus continuent à circuler dans cette espace, l'insécurité liée au trafic subsiste.

Il pourrait sembler opportun de fermer complètement ce tronçon à toute forme de circulation motorisée. Cette solution couperait cependant l'accès aux commerces par les véhicules, diminuant le nombre de clients. De plus, la rue de Graman étant un axe historique, il paraît dommage de le condamner de cette manière.

La seconde solution, plus passive mais moins contraignante, serait de passer le tronçon en Zone 20 km/h. La priorité aux piétons étendrait la transition entre la place communale et les commerces. Les véhicules continueraient ainsi à emprunter la route historique menant aux commerces.

Finalement, cette zone de stationnement se verrait amputée de quelques places afin de laisser libre circulation aux piétons. Les places longues durée passeraient en places 15 min pour les utilisateurs des commerces. Certains jours de la semaine, un marché verrait le jour sur les places supprimées, le long du tracé piéton. Les commerces, comme les ventes à la ferme positionnées en périphérie du village, pourraient ainsi profiter d'un lieu au centre des déplacements pédestre pour y étaler leurs denrées. Cet espace piéton deviendrait alors une zone éloignée du danger.



Figure 112 : Projet pour le parking communal



Figure 113 : Le parking en juin 2024

L'école primaire

Quelque peu sous-dimensionnée pour la population actuelle, l'école primaire accueillera bientôt suffisamment de salles de classes. Il serait normal que cet aménagement soit couplé d'une perméabilisation du sol.

En effet, une épaisse couche de bitume recouvre actuellement l'ensemble du préau. Quoique pratique pour les jeux d'enfants, celui-ci atteint des chaleurs extrêmes en été à cause des réverbérations et empêche toute infiltration d'eau de pluie.

Il serait judicieux de troquer l'actuel bitume pour le même revêtement que celui de la place communale afin de limiter les îlots de chaleur et de prolonger le tracé de biodiversité.

Quant à l'arborisation de cette place de récréation, aucune modification majeure n'est nécessaire. L'espace doit rester fonctionnel afin de permettre aux enfants de se déplacer et aux professeurs de garder un contact visuel.

Seul l'espace extérieur du parascolaire sera repensé afin d'améliorer les conditions des élèves jouant sur un terrain bitumineux adapté à son ancienne affectation : la voirie.



Figure 114 : Projet pour le préau de l'école primaire avec la crèche au nord et l'ancienne voirie sur la droite.



Figure 115 : L'ancienne voirie réaffectée en parascolaire. L'espace minéral n'est pas adapté aux enfants

Le club de football

Fondé en 1955, le club de football de Puplinge est également la plus grande association sportive de la commune. Depuis maintenant 3 ans, le club est doté d'une nouvelle buvette qui peine à diversifier sa clientèle. Elle se trouve en effet au premier étage des locaux de l'école primaire et ne propose pas d'accès direct aux stades de football ou à la rue, si bien que seuls quelques connaisseurs et amateurs de ballons rond s'y retrouvent.

Il est donc intéressant de se pencher sur une approche mettant en valeur la buvette et le club en harmonie avec notre tracé végétal.

L'axe préau-terrain de football s'avère très intéressant en raison de sa proximité et de son emplacement stratégique. En effet, le terrain de gauche (cf. plan suivant) est utilisé comme espace secondaire pour les entraînements alors que celui de droite ne sert que lors des matchs.

Cette particularité en tête, il serait judicieux de déplacer le terrain d'entraînement sur l'espace agricole en jachère situé en amont, laissant ainsi l'espace nécessaire pour notre bâtiment à caractère social.

Dans cette nouvelle configuration, les entraînements quotidiens gêneraient moins les habitants. L'espace libéré permettrait notamment la relocalisation de la buvette. Cette nouvelle structure pourrait non seulement accueillir des salles de réunions, utiles pour les associations locales pour leurs comités, mais aussi – et surtout – les fervents supporters du club local, actuellement contraints de piétiner le terrain d'entraînement.



Figure 116 : Déplacement du terrain de football d'entraînement 1 pour laisser place à la nouvelle salle communale



Figure 117 : Le terrain d'entraînement avec à gauche la buvette et les vestiaires et en fond le terrain de match et les Voirons.

La salle communale

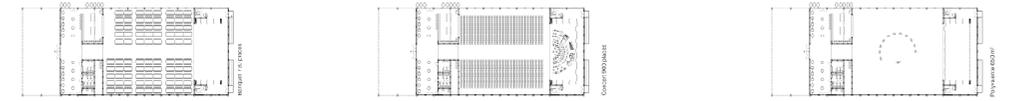
L'emplacement

Puplinge est déjà doté de deux salles polyvalentes pouvant accueillir ses habitants lors de manifestations hivernales. En revanche, aucune n'est correctement dimensionnée et toutes deux se trouvent dans une situation limitant les agrandissements. La première, la plus ancienne, se trouve devant la place communale. Sa petite taille ne lui permet d'accueillir qu'une centaine d'habitants. Située au sous-sol, elle ne bénéficie pas d'un ensoleillement correct et ne respecte aucune norme pour les personnes à mobilité réduite. Ces difficultés ont poussé les autorités à déplacer les manifestations dans la salle de gymnastique de l'école primaire qui peut accueillir 300 personnes. Malgré l'espace suffisant, les voies d'évacuations incendies ne respectent pas non plus les normes en cas d'accroissement d'utilisateurs. Les organisateurs événementiels se sont donc trouvés face à la délicate situation de refuser l'entrée d'habitants à des manifestations.

Le village grandissant, cette doit être repensée.

L'emplacement d'un nouvel édifice pouvant accueillir 500 personnes est crucial. S'il se trouve trop loin du centre, les habitants ne voudront pas s'y déplacer. S'il est trop proche des habitations, les soirées tardives risquent de faire des mécontents.

Pour ces raisons, l'emplacement de l'actuel terrain d'entraînement du club de football semble idéal.



Variante d'aménagement de la salle. Banquet 720 places / concert 900 places

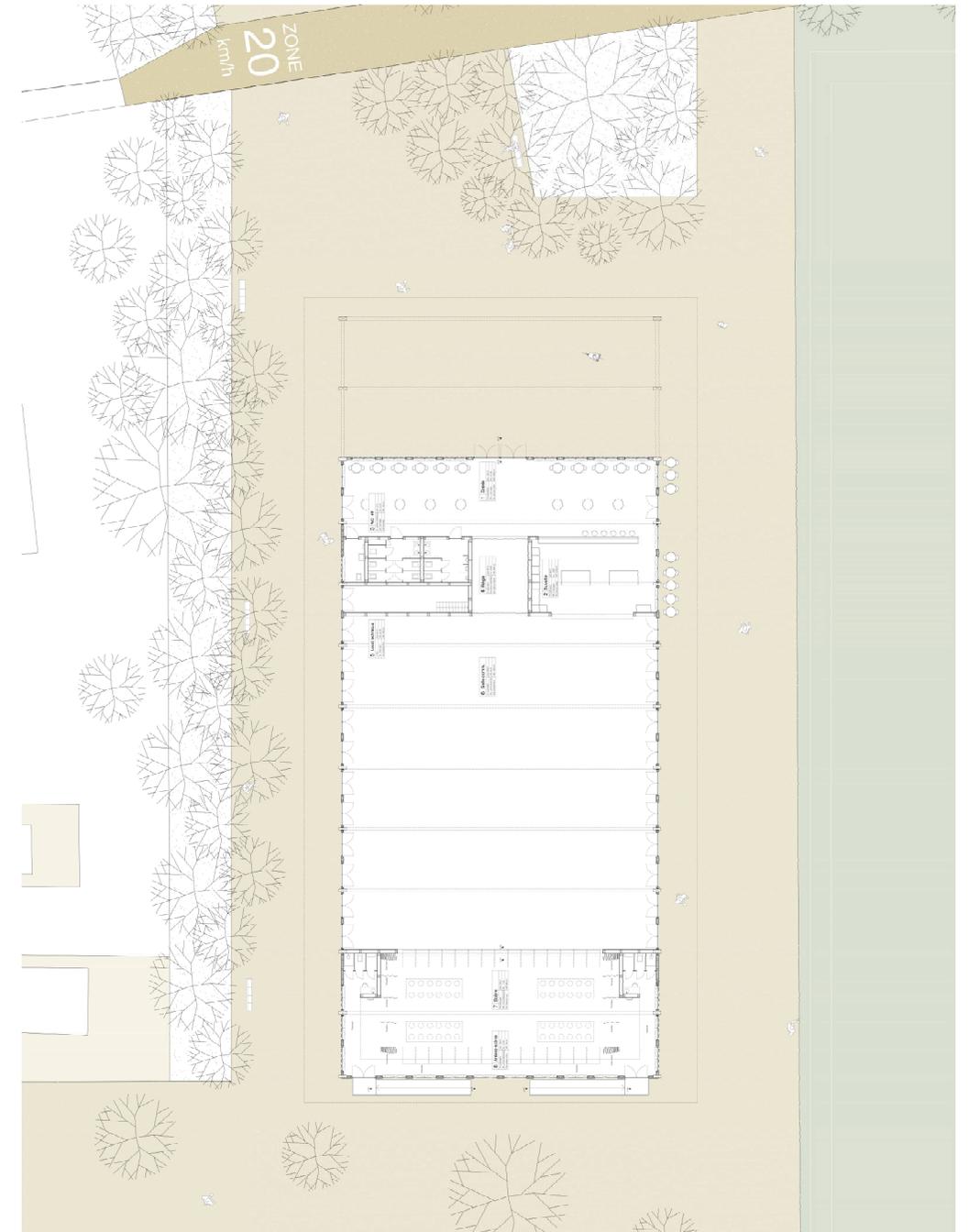


Figure 118 : Plan d'aménagement de la nouvelle salle de fête avec la buvette et les locaux technique au nord, la salle polyvalente au milieu et la scène au sud.

Le programme

S'étendant sur un espace de 650 m², la salle communale n'abritera pas uniquement des manifestations. Une scène de 150 m² transformera cette pièce en une salle de concert adéquate pour des festivals comme le *Puplinge Classique* ou d'autres représentations théâtrales. Le but à long terme est de délocaliser les activités extrascolaires qui se trouvent encore actuellement dans l'enceinte de l'école, qui est déjà trop petite.

Leçons de piano privées, cours de danse ou de yoga, toutes activités ne nécessitant pas de matériel sportif encombrant pourront avoir lieu dans cette salle, qui ne sera plus utilisée que quelques jours par an pour des manifestations.

Une importante étude acoustique permettra d'optimiser les performances de ce lieu pour que concerts ou fêtes puissent s'y produire.

En parallèle de cette salle de fête se trouvera au rez-de-chaussée un nouvel espace de restauration accueillant la buvette du football. En effet, cette meilleure visibilité permettra aux restaurateurs de capter le flux de promeneur du premier tracé de biodiversité, mais également les utilisateurs des infrastructures sportives de la commune ou encore simplement les habitants souhaitant se prélasser au soleil. Son emplacement lui permettra aussi de servir de zone de restauration lors des manifestations ou concert organisés dans la salle communale.

De pair avec ces installations, un local technique et des WC accompagneront les évènements.

Le stockage des chaises et tables s'effectuera à l'aide de tiroirs sous la scène.

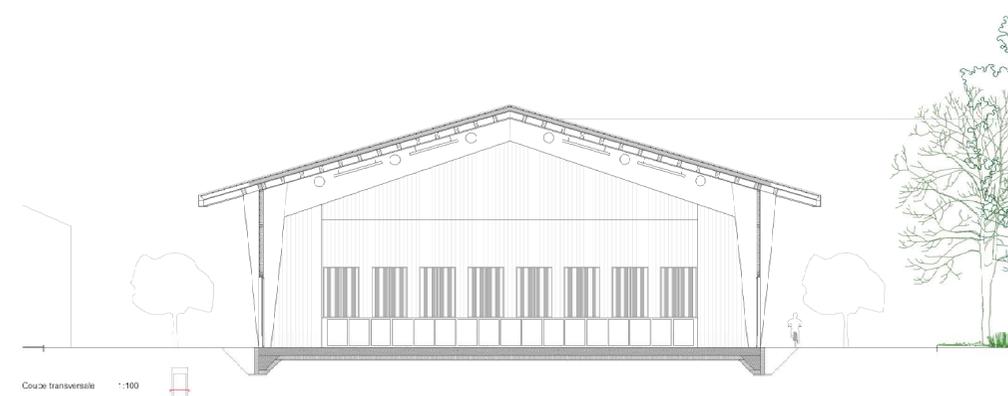


Figure 119 : Coupe transversale avec la scène et ses tiroirs

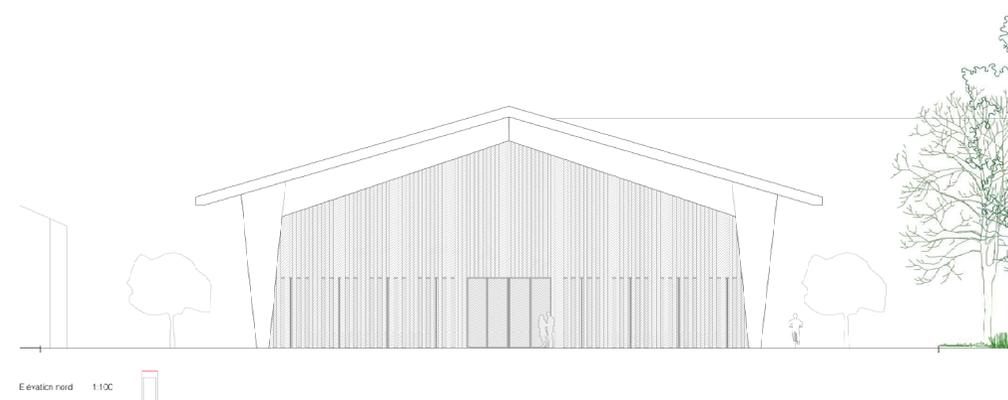


Figure 120 : Élévation nord - face visible depuis le tracé de biodiversité

L'enveloppe

L'aspect extérieur, l'architecture même d'un bâtiment est cruciale dans la protection du paysage. Le choix des matériaux, la forme de la toiture ou la hauteur de l'édifice impactera les constructions avoisinantes. La meilleure manière d'intégrer un bâtiment reste de comprendre ceux qui l'entourent. Un important travail de recherche en parallèle de ce projet a été effectué sur les fermes genevoises traditionnelles.

Il en ressort que beaucoup ont subi des rénovations au cours du temps, mêlant le traditionnel au moderne. Parmi les éléments de base, six se retrouvent dans beaucoup de ces bâtiments agricoles. Tout d'abord, l'emploi de matériaux locaux comme le bois ou la maçonnerie pierre-chaux pour les façades.

De plus, des formes comme les toitures en pentes ou les voutes structurent ces édifices. Finalement, les renforts de toiture ou les petites fenêtres ponctuent les façades. On retiendra pour ce travail l'utilisation d'un bardage en bois vertical, d'une toiture en pente avec structure voutée et une ossature apparente, qui rythment la façade. Ces éléments rappellent ceux des fermes traditionnelles. Pour des questions d'éclairage et de modernité, de grandes fenêtres offriront un cadrage sur les Voirons et le Môle.

Ce bâtiment social sera donc composé d'une scène, une salle, un espace technique / buvette et une entrée. Il sera chapoté par une entrée couverte à disposition des utilisateurs externes. Cette entrée s'ouvrira sur une place minérale et libre, accueillant les manèges ou autres activités lors des manifestations. Un lien entre le préau et cette place se dessinera à l'aide du même matériau de sol. Le couloir de biodiversité amènera ses promeneurs à faire escale dans cette salle de fête.



Éléments caractéristiques des fermes traditionnelles genevoises



Corsier (GE)



Collonge-Bellerive (GE)



La Ferme Gonin / Puplinge (GE)



Lullier / Presinge (GE)



Bellebouche / Jussy (GE)



Gy (GE)



Domaine de Miolan / Choulex (GE)



Route de Lullier / Presinge (GE)

Figure 121 : Travail de recherche sur les fermes traditionnelles genevoises rive gauche

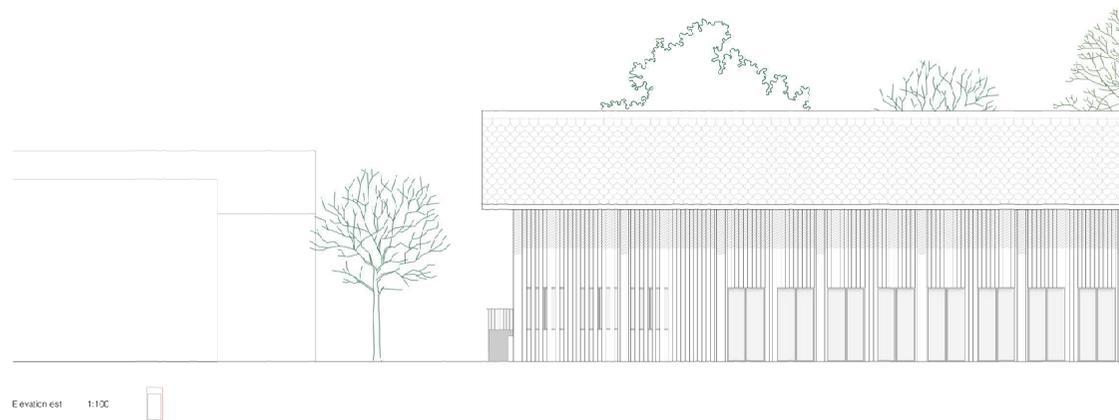


Figure 122 : Élévation est - face visible depuis le terrain de football de match

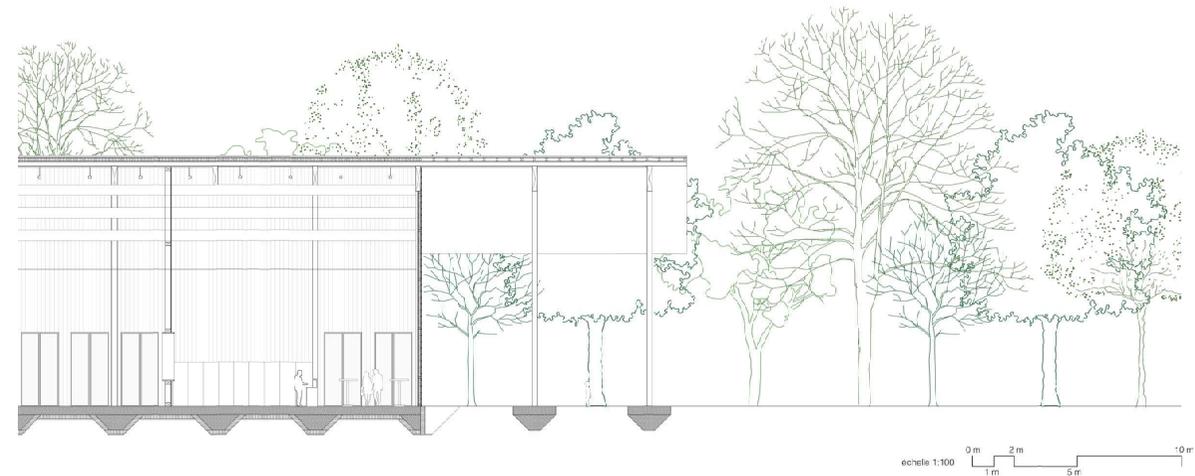
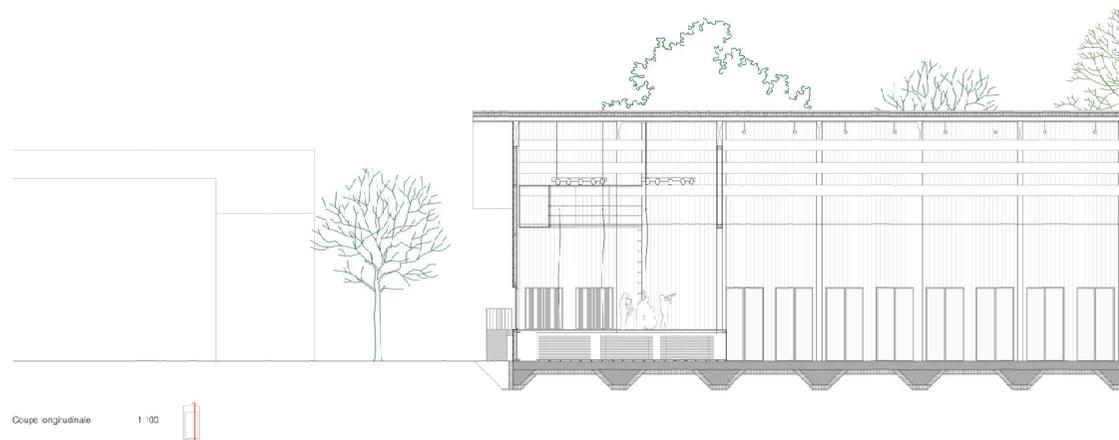


Figure 123 : Coupe longitudinale avec la scène, la salle polyvalente, la buvette et la zone couverte

Conclusion du TM

Le village revisité sera marqué par de multiples tracés de biodiversité qui relieront la Seymaz au Foron, que ce soit par l'eau, la nature ou les sentiers piétons.

Parmi ceux-ci, deux parcours mêlent la faune et l'humain traverseront la commune de Puplinge de part et d'autre du village.

Les diverses activités du village seront liées par un tracé vert, qui en plus d'une nouvelle zone de promenade, apportera une solution aux îlots de chaleurs. La perméabilisation des zones communes telles que la place du village, le parking ou le préau permettra à l'eau de ruissellement de s'infiltrer afin de limiter les crues.

Le remodelage de place communale et de l'espace du parking favorisera les déplacements piétons dans un village ainsi que les échanges lors des promenades ou des achats dans les commerces locaux.

Une nouvelle salle communale, située le long du parcours de biodiversité traversant le village permettra d'abriter les manifestations, concerts et cérémonies et de désengorger l'école primaire de ses multiples activités extrascolaires.

Ce bâtiment reprendra les codes des fermes traditionnelles en modernisant son architecture et en s'intégrant dans le paysage communal.

C'est avec la nature que l'humain doit avancer. La volonté d'accéder à la nature en campagne est plus forte que jamais. Chaque ajout de nouvelle structure doit donc être pensé en accord avec le paysage. Il est donc crucial de prendre conscience de notre environnement afin de pouvoir le sublimer.



Figure 124 : Chemin pédestre le long du tracé 2 avec le Môle en arrière-plan, un paysage à préserver !

Table des illustrations

- Figure 1 : PILLET Bastien, 18.12.2023
Figure 2 : PILLET Bastien, 15.12.2023
Figure 3 : LA RÉDACTION, 2021 / PILLET Bastien
Figure 4 : SITG, 2024
Figure 5 : SITG, 2024
Figure 6 : ROTH Hansjörg, 2010
Figure 7 : ZANOLI Marco, 2022 / PILLET Bastien
Figure 8 : PILLET Bastien, 12.11.2023
Figure 9 : INCONNU, 2013 / PILLET Bastien, 25.12.2023
Figure 10 : ROTH Hansjörg, 2010
Figure 11 : ROTH Hansjörg, 2010
Figure 12 : DI STEPFANO Luca, 2013
Figure 13 : DI STEPFANO Luca, 2013
Figure 14 : LES MERVEILLES DE BARCELONE, 2014
Figure 15 : CONFÉDÉRATION SUISSE, 2023
Figure 16 : CONFÉDÉRATION SUISSE, 2023
Figure 17 : CONFÉDÉRATION SUISSE, 2023
Figure 18 : KISSING J, 2003
Figure 19 : KISSING J, 2003
Figure 20 : TOR, 2005
Figure 21 : LEVEILLÉ Alain, 2012
Figure 22 : LEVEILLÉ Alain, 2012
Figure 23 : LEVEILLÉ Alain, 2012
Figure 24 : LEVEILLÉ Alain, 2012
Figure 25 : RAVALLET Emmanuel, 2021
Figure 26 : LEVEILLÉ Alain, 2012
Figure 27 : SONNETTE Stéphanie, 2023
Figure 28 : SONNETTE Stéphanie, 2023
Figure 29 : DELLA CASA Francesco, 2023
Figure 30 : PILLET Bastien, 24.11.2023
Figure 31 : GE.CH, 2021, Plan directeur
Figure 32 : ACAU, 2022
Figure 33 : PILLET Bastien, 23.12.2023
Figure 34 : PILLET Bastien, 23.12.2023
Figure 35 : CALATRAVA, 2017
Figure 36 : SMPAPPEN, 2023 / PILLET Bastien
Figure 37 : PILLET Bastien, 02.01.2024
Figure 38 : PILLET Bastien, 02.01.2024
Figure 39 : PILLET Bastien, 23.12.2023
Figure 40 : MADRIAT Gaël, 2001
Figure 41 : PILLET Bastien, 11.11.2023
Figure 42 : PILLET Bastien, 15.12.2023
Figure 43 : PILLET Bastien, 15.12.2023
Figure 44 : ROTH Hansjörg, 2010
Figure 45 : PILLET Bastien, 25.12.2023
Figure 46 : ROTH Hansjörg, 2010
Figure 47 : PILLET Bastien, 25.12.2023
Figure 48 : PILLET Bastien, 23.12.2023
Figure 49 : PILLET Bastien, 23.12.2023
Figure 50 : PILLET Bastien, 30.12.2023
Figure 51 : PILLET Bastien, 30.12.2023
Figure 52 : PILLET Bastien, 30.12.2023
Figure 53 : PILLET Bastien, 30.12.2023
Figure 54 : PILLET Bastien, 30.12.2023
Figure 55 : PILLET Bastien, 30.12.2023
Figure 56 : PILLET Bastien, 30.12.2023
Figure 57 : PILLET Bastien, 30.12.2023
Figure 58 : PILLET Bastien, 23.12.2023
Figure 59 : PILLET Bastien, 15.12.2023
Figure 60 : GOOGLE EARTH, 2023
Figure 61 : GOOGLE EARTH, 2023
Figure 62 : CONFÉDÉRATION SUISSE, 2023
Figure 63 : PILLET Bastien, 23.12.2023
Figure 64 : PILLET Bastien, 23.12.2023
Figure 65 : ECOSERVICES, 2018
Figure 66 : SUTTER R, 1970
Figure 67 : CONFÉDÉRATION SUISSE, 2023
Figure 68 : PILLET Bastien, 02.01.2024
Figure 69 : AAG+, 2021
Figure 70 : AAG+, 2021
Figure 71 : PILLET Bastien, 30.12.2023
Figure 72 : PILLET Bastien, 23.12.2023
Figure 73 : ROTH Hansjörg, 2010
Figure 74 : PILLET Bastien, 18.12.2023
Figure 75 : PILLET Bastien, 18.12.2023
Figure 76 : PILLET Bastien, 18.12.2023
Figure 77 : PILLET Bastien, 18.12.2023
Figure 78 : PILLET Jean-François, 03.01.2024
Figure 79 : MAIRIE DE PUPLINGE, 2020
Figure 80 : PILLET Bastien, 18.12.2023
Figure 81 : PILLET Bastien, 18.12.2023
Figure 82 : MAIRIE DE PUPLINGE, 2020
Figure 83 : MAIRIE DE PUPLINGE, 2020
Figure 84 : SMPAPPEN, 2023 / PILLET Bastien
Figure 85 : SITG, 2024
Figure 86 : PILLET Bastien, 08.01.2024
Figure 87 : PILLET Bastien, 08.01.2024
Figure 88 : PILLET Bastien, 23.12.2023
Figure 89 : PILLET Bastien, 08.01.2024
Figure 90 : PILLET Bastien, 23.12.2023
Figure 91 : PILLET Bastien, 23.12.2023
Figure 92 : PILLET Bastien, 08.01.2024
Figure 93 : PILLET Bastien, 23.12.2023
Figure 94 : PILLET Bastien, 23.12.2023
Figure 95 : PILLET Bastien, 23.12.2023
Figure 96 : PIXALAB, 2021
Figure 97 : VON KÄNEL Franziska, 2016
Figure 98 : PILLET Bastien, 26.03.2024
Figure 99 : PILLET Bastien, 26.03.2024
Figure 100 : PILLET Bastien, 26.03.2024
Figure 101 : PILLET Bastien, 22.06.2024
Figure 102 : PILLET Bastien, 22.06.2024
Figure 103 : PILLET Bastien, 22.06.2024
Figure 104 : PILLET Bastien, 22.06.2024
Figure 105 : PILLET Bastien, 22.06.2024
Figure 106 : PILLET Bastien, 06.06.2024
Figure 107 : PILLET Bastien, 22.06.2024
Figure 108 : PILLET Bastien, 31.03.2024
Figure 109 : PILLET Bastien, 31.03.2024
Figure 110 : PILLET Bastien, 22.06.2024
Figure 111 : GOOGLE EARTH, 2024
Figure 112 : PILLET Bastien, 22.06.2024
Figure 113 : PILLET Bastien, 06.06.2024
Figure 114 : PILLET Bastien, 22.06.2024
Figure 115 : PILLET Bastien, 05.04.2024
Figure 116 : PILLET Bastien, 22.06.2024
Figure 117 : PILLET Bastien, 05.04.2024
Figure 118 : PILLET Bastien, 22.06.2024
Figure 119 : PILLET Bastien, 22.06.2024
Figure 120 : PILLET Bastien, 22.06.2024
Figure 121 : PILLET Bastien, 22.05.2024
Figure 122 : PILLET Bastien, 22.06.2024
Figure 123 : PILLET Bastien, 22.06.2024
Figure 124 : PILLET Bastien, 05.04.2024

Bibliographie

Livres

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, 1969, *Étude de l'alvéole arve-lac*, imprimerie d'arve

CORBOZ André, 1983, *Le territoire comme palimpseste*, Diogène, [en ligne], (Consulté le 21.11.2023), Disponible à l'adresse : http://www.marcellinbarthassat.ch/files/le_territoire_comme_palimpseste.pdf

EL-WAKLI Leila, 1989, *Bâtir la campagne*, Georg editeur SA

ROLAND Isabelle, ACKERMANN Isabelle, HANS-MOEVI Marta, ZUMKELLER Dominique, 2006, *Les maisons rurales du canton de Genève*, Slatkine

CORBOZ André par MORISSET Lucie, 2009, *De la ville au patrimoine urbain*, Presses de l'université du Québec

ROTH Hansjörg, 2010, *Histoire des communes de Presinge et Puplinge*, Slatkine

Reuves

AYOUB Mounir, [11.12.2017], *L'école de Genève*, Espazium – Tracés 23-24 [en ligne], (Consulté le 2.11.2023), Disponible à l'adresse : <https://www.espazium.ch/fr/actualites/lecole-de-geneve>

CHRISTIN Fabia, [23.02.2010], *Puplinge*, Dictionnaire historique de la Suisse DHS [en ligne], (Consulté le 6.11.2023), Disponible à l'adresse : <https://hls-dhs-dss.ch/fr/articles/002918/2010-02-23/>

CORNU Alexandre, [Octobre 2023], *La Lorgnette Puplingeoise*, Puplinge [Physique]

DI NOLFI Salvatore, [10.06.2023], *Genève remet son rapport d'étude sur la traversée du lac à Berne*, Le Temps [en ligne], (Consulté le 21.12.2023), Disponible à l'adresse : <https://www.letemps.ch/suisse/geneve/geneve-remet-rapport-detudes-traversee-lac-berne>

DI STEFANO Luca, [22.02.2017], *Genève est toujours la capitale suisse de l'embouteillage*, Tribune de Genève [en ligne], (Consulté le 20.12.2023), Disponible à l'adresse : <https://www.tdg.ch/geneve-est-toujours-la-capitale-suisse-de-l-embouteillage-278599509542>

GAILLAC Mathieu, [25.05.2021], *Le non ferme des élus français à la Suisse*, Le Messenger [en ligne], (Consulté le 21.12.2023), Disponible à l'adresse : <https://www.lemessenger.fr/25743/article/2021-05-25/contournement-de-geneve-et-traversee-du-lac-le-non-ferme-des-elus-francais-la>

LOUP MICHELI Marie-Claude, [01.12.2009], *Lullier*, Dictionnaire historique de la Suisse DHS [en ligne], (Consulté le 12.12.2023), Disponible à l'adresse : <https://hls-dhs-dss.ch/fr/articles/007738/2009-12-01/>

NASEL Emilie, [18.02.2014], *Les travaux à Puplinge suscitent la grogne des commerçants*, Signé Genève [en ligne], (Consulté le 6.11.2023), Disponible à l'adresse : <http://www.signegeneve.ch/thematique/actu/des-travaux-a-puplinge-suscitent-la-grogne.html>

RIZZO Salomon, [10.02.2012], *Traité de Turin (1816)*, Dictionnaire historique de la Suisse DHS [en ligne], (Consulté le 19.12.2023), Disponible à l'adresse : [https://hls-dhs-dss.ch/fr/articles/017224/2012-02-10/#:~:text=Le%20trait%C3%A9%20de%20Turin%20du,de%20pr%C3%A8s%20\(Zones%20franches\).](https://hls-dhs-dss.ch/fr/articles/017224/2012-02-10/#:~:text=Le%20trait%C3%A9%20de%20Turin%20du,de%20pr%C3%A8s%20(Zones%20franches).)

VAYSSIÈRE Bertrand, [2009], *Guerres mondiales et conflits contemporains*, Cairn Info [en ligne], (Consulté le 29.11.2023), Disponible à l'adresse : <https://www.cairn.info/revue-guerres-mondiales-et-conflits-contemporains-2009-4-page-45.htm>

Rapports / règlements

CORBOZ André, 2003, *La Suisse comme hyperville*, [en ligne], (Consulté le 21.11.2023), Disponible à l'adresse : http://www.marcellinbarthassat.ch/files/la_suisse_comme_hyperville.pdf

FAI CAU, [sans date], *PDCn 2030 : Discuter, dessiner, décider : à la recherche d'un récit*, [en ligne], (Consulté le 28.11.2023), Disponible à l'adresse : https://www.fai-ge.ch/files/ugd/3ed09e_bff90ccd57be46279ca005fb3296850c.pdf

FAI CAU, [sans date], *Révision PDCn 2030 : pensé avant, adopté pendant, soumis après*, [en ligne], (Consulté le 28.11.2023), Disponible à l'adresse : https://www.fai-ge.ch/files/ugd/3ed09e_b02a8eaa2bce4c30a07cfc302891ceeb.pdf

FAI CAU, [sans date], *Ville et territoire à l'aune de la résilience*, [en ligne], (Consulté le 28.11.2023), Disponible à l'adresse : https://www.fai-ge.ch/files/ugd/cba177_d5136e10f6864eaea1974f52ec621635.pdf

FAI CAU, [sans date], *Urbanisme à Genève : Où va la ville ?* [en ligne], (Consulté le 28.11.2023), Disponible à l'adresse : https://www.fai-ge.ch/files/ugd/3ed09e_4c01ea13128d4c98adf2880d36ea384f.pdf

GE.CH, 19.02.2009, *Renouvellement durable d'une ville-centre*, Site du Canton [en ligne], (Consulté le 16.10.2023), Disponible à l'adresse : <https://www.geneve.ch/fr/document/plan-directeur-communal-ville-geneve-2009>

GE.CH, 28.01.2021, *Plan directeur cantonal 2030 mis à jour*, Site du canton [en ligne], (Consulté le 3.11.2023), Disponible à l'adresse : <https://www.ge.ch/document/plan-directeur-cantonal-2030-mis-jour>

GE.CH, 28.04.2021, *Contournement Est et Traversée du Lac - Étude de projets*, Site du canton [en ligne], (Consulté le 7.11.2023), Disponible à l'adresse : <https://www.ge.ch/document/contournement-est-traversee-du-lac-etude-projets>

LEYVRAZ Éric, [19.11.2019], *Question écrite urgente*, [en ligne], (Consulté le 16.12.2023), Disponible à l'adresse : <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/QUE01179.pdf>

MAROT Sébastien, 2017, *Faire Monde*, [en ligne], (Consulté le 21.11.2023), Disponible à l'adresse : <https://hal.science/hal-03506175/document>

PROJET D'AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GENEVOIS, 01.12.2007, *Le Schéma d'agglomération et ses mesures*, CRFG [en ligne], (Consulté le 16.10.2023), Disponible à l'adresse : https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/cahier-annexe-3_decembre2007.pdf

SM3A, 2018, *Restauration du Foron entre les ponts de Min-Idée et de Pierre à Bochet à Ambilly*, Ambilly.fr [en ligne], (Consulté le 19.12.2023), Disponible à l'adresse : <https://ambilly.fr/wp-content/uploads/2018/06/AE-2-Dossier-AE-Martinier-pi%C3%A8ces-1-%C3%A0-7.pdf>

Documents académiques

BOURNOUD Killian, 2022, *Un éveil villageois*, [Physique], PTM, Master HEIA-FR, Fribourg

MADRIAT Gaël, 2001, *Revalorisation écologique du milieu construit à Puplinge*, [Physique], Travail de diplôme, HES Lullier Gestion de la Nature, Genève

MENARD Alexandra, 2012, *Plan de gestion du réseau bocager de la commune de Puplinge et développement de mesures de revitalisation*, [Physique], Travail de Bachelor, HES Lullier Gestion de la Nature, Genève

MERLE Pierre, 2018, *Le village remis à sa place : places, espaces publics et centralités villageoises interrogés à travers trois exemples isérois*, [En ligne], Travail de Master, Grenoble, (Consulté le 26.12.2023) Disponible à l'adresse : <https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01880686/document>

PILLET Bastien, 2022, *La mobilité pendulaire transfrontalière*, [Physique], PS1, Master HEIA-FR, Fribourg

PILLET Bastien, 2023, *Comprendre le périurbain*, [Physique], PS2, Master HEIA-FR, Fribourg

Sites internet

ACAU, 23.06.2022, *Révision du plan directeur communal 2021*, Commune de Puplinge [en ligne], (Consulté le 4.12.2023), Disponible à l'adresse : https://www.puplinge.ch/media/document/0/230119_pocom_puplinge_rapport_final.pdf

ASP, [2023], *Les puissances européennes contre Napoléon : la bataille de Waterloo*, (Consulté le 19.12.2023) Disponible à l'adresse : https://www.assistancescolaire.com/eleve/1STMG/histoire/reviser-le-cours/1t_his_03#:~:text=Une%20bataille%20d%C3%A9cisive&text=C'est%20la%20septi%C3%A8me%20coalition,certain%20nombre%20d'%C3%89tats%20allemands.

CONFÉDÉRATION SUISSE [sans date], *Map.geo.admin*, (Consulté le 02.01.2024) Disponible à l'adresse : <https://map.geo.admin.ch/>

ESPAZIUM, [03.03.2023], *Agrandissement du groupe scolaire et extension de la salle de gymnastique de Puplinge*, (Consulté le 25.12.2023) Disponible à l'adresse : <https://competitions.espazium.ch/fr/concours/home/agrandissement-du-groupe-scolaire-et-extension-de-la-salle-de-gymnastique-puplinge>

ETHIKDO, [sans date], *Est-ce vraiment important de soutenir le commerce de proximité ?*, (Consulté le 27.12.2023) Disponible à l'adresse : <https://www.ethikdo.co/blog/soutenir-commerce-de-proximite-est-ce-important/#:~:text=En%20r%C3%A9duisant%20les%20d%C3%A9placements%20en,la%20vente%20en%20circuits%20courts.>

OFFICE FEDERAL DE LA STATISTIQUE, [2022], *Pendularité*, (Consulté le 30.11.2023) Disponible à l'adresse : <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport/transport-personnes/pendularite.html>

SMAPPEN, [2023], *Schéma isochrone*, (Consulté le 9.12.2023) Disponible à l'adresse : <https://www.smappen.fr/app/map/7vb16>

SITG, [2023], *Carte interactive*, (Consulté le 20.12.2023) Disponible à l'adresse : <https://map.sitg.ch/app/>

Film / vidéo

BARDE Pierre, 18.03.1971, *L'invention de Carouge*, RTS [en ligne], (Consulté le 15.10.2023), Disponible à l'adresse : <https://www.rts.ch/archives/tv/culture/dimensions/11557498-linvention-de-carouge.html>

COULEURS LOCALES, 14.04.2009, *Les employés municipaux de Puplinge dans le canton de Genève se mettent à la bicyclette*, RTS [en ligne], (Consulté le 15.10.2023), Disponible à l'adresse : <https://www.rts.ch/play/tv/couleurs-locales/video/les-employes-municipaux-de-puplinge-dans-le-canton-de-geneve-se-mettent-a-la-bicyclette?urn=urn:rts:video:539220>

COULEURS LOCALES, 8.11.2021, *Entretien avec Gilles Marti, maire de Puplinge (GE), qui a décidé d'endiguer la circulation des travailleurs frontaliers dans le village*, RTS [en ligne], (Consulté le 15.10.2023), Disponible à l'adresse : <https://www.rts.ch/play/tv/couleurs-locales/video/entretien-avec-gilles-marti-maire-de-puplinge-ge-qui-a-decide-dendiguer-la-circulation-des-travailleurs-frontaliers-dans-le-village?urn=urn:rts:video:12626967>

FAURE Prisca, sans date, *Plan directeur cantonal 2030*, GE.CH [en ligne], (Consulté le 16.12.2023), Disponible à l'adresse : <https://www.ge.ch/dossier/amenager-territoire/planification-cantonale-regionale/plan-directeur-cantonal-2030>

GRAND GENÈVE, 2021, *Le Grand Genève en 3 min*, YouTube [en ligne], (Consulté le 27.11.2023), Disponible à l'adresse : <https://www.youtube.com/watch?feature=shared&v=MmxvRdcy5Ec>

GRAND GENÈVE, 24.11.2023, *ZOOM 26 – Les effets de la métropolisation*, YouTube [en ligne], (Consulté le 27.11.2023), Disponible à l'adresse : https://www.youtube.com/watch?v=4-DRPLN7_Kg

HORIZONS, 23.01.1967, *Paysans à Puplinge*, RTS [en ligne], (Consulté le 15.10.2023), Disponible à l'adresse : <https://www.rts.ch/archives/tv/information/horizons/10560032-paysans-a-puplinge.html>

HORIZONS, 6.10.1973, *Le PRD interrogé*, RTS [en ligne], (Consulté le 15.10.2023), Disponible à l'adresse : <https://www.rts.ch/archives/tv/information/affaires-publiques/5704765-le-prd-interroge.html>

HORIZONS, 26.01.1975, *Puplinge grandit*, RTS [en ligne], (Consulté le 15.10.2023), Disponible à l'adresse : <https://www.rts.ch/play/tv/horizons/video/puplinge-grandit?urn=urn:rts:video:3446730>

PIXALAB, 02.2022, *PDCom 2022*, Commune de Puplinge [en ligne], (Consulté le 4.12.2023), Disponible à l'adresse : <https://www.puplinge.ch/pages/politique/plan-directeur-communal-2022-1954>

Emissions radio / podcast

ARCHIZOOM, 4.10.2023, *11-Ariane Widmer Pham*, Spotify [en ligne], (Consulté le 26.11.2023), Disponible à l'adresse : <https://open.spotify.com/episode/61xofKbQhWACSWCOB8ZgzO?si=LLbcsY37TS-Pe3JIRIBedA&nd=1&dlsi=a54ab320cf0743b9>

CROUBALIAN Mélanie, 18.12.2012, *Céline Amaudruz, jeunesse et patrie*, RTS [en ligne], (Consulté le 15.10.2023), Disponible à l'adresse : <https://www.rts.ch/audio-podcast/2012/audio/celine-amaudruz-jeunesse-et-patrie-25281968.html>

Interview

MARTI Gilles, Maire de Puplinge, Puplinge, 4.12.2023

Conférence

ARCHIZOOM, 27.11.2023, *Le territoire comme palimpseste. L'héritage d'André Corboz*, [présentiel], Présenté par DESCOMBES Georges, MASON Rainer Michel, WIDMER PHAM Ariane, EPFL Lausanne

Images

AAG+, 2021, *IEPA Fremis Puplinge*, Grivel & Girod SA [en ligne], (Consulté le 6.12.2023), Disponible à l'adresse : <https://www.aag-architecture.ch/iepa-fremise-puplinge>

CALATRAVA Santiago, 2017, *Traversée du Lac*, calatrava.com [en ligne], (Consulté le 21.12.2023), Disponible à l'adresse : <https://calatrava.com/projects/traversee-du-lac-geneva.html>

DELLA CASA Francesco, 2023, *Architecture cantonale Et demain, comment sera Genève ?*, Issuu [en ligne], (Consulté le 7.12.2023), Disponible à l'adresse : https://issuu.com/biensvivre/docs/bvge22_montage_final_web/s/15382187

DI STEPFANO Luca, 12.06.2013, *Nos voisins les détenus de Champ-Dollon*, Signé Genève [en ligne], (Consulté le 7.12.2023), Disponible à l'adresse : <http://www.signegenève.ch/thematique/societe/nos-voisins-les-detenus-de-champ-dollon.html>

ECOSERVICES, 2018, *Les communaux d'Ambilly*, ecoservices, [en ligne], (Consulté le 06.12.2023), Disponible à l'adresse : <https://www.ecoservices.ch/projets-environnement/communaux-d-ambilly>

GOOGLE EARTH, 2023, *Contrate entre Puplinge et Annemasse*, [en ligne], (Consulté le 19.12.2023), Disponible à l'adresse : <https://earth.google.com/web/search/geneve/@46.20604461,6.23919098,431.72636118a,4655.87796271d,35y,0h,0t,0r/data=CigiJgokCdjNXLAgnkxAEbaw4wNivERAGRYzywicpj5AIYd4o6y1jvAOgMKATA>

INCONNU, 2013, *Galerie Puplinge*, Communes-genevoises.ch [en ligne], (Consulté le 7.12.2023), Disponible à l'adresse : <https://communes-genevoises.ch/planche-contact-commune-puplinge-c44-page2.html>

KISSLING J, 2003, *Témoignages d'une école*, Tracés 23-24/2017 [en ligne], (Consulté le 14.12.2023), Disponible à l'adresse : <https://www.e-periodica.ch/cntmng?pid=bts-004%3A2017%3A143%3A%3A1361>

LA RÉDACTION, 2021, *Toute l'actualité de votre commune et des localités proches de votre région*, Tribune de Genève [en ligne], (Consulté le 18.12.2023), Disponible à l'adresse : <https://www.tdg.ch/toute-lactualite-de-votre-commune-et-des-localites-proches-de-votre-region-562851363959>

LES MERVEILLES DE BARCELONE, 2014, *Les grands principes et modifications du plan Cerdà*, Weebly, [en ligne], (Consulté le 09.11.2023), Disponible à l'adresse : <https://lesmerveillesdebarcelone.weebly.com/le-plan-cerdaacute/les-grands-principes-et-modifications-du-plan-cerda>

LEVEILLE Alain, 09.01.2012, *Genève, un siècle et demi de projets d'urbanisme*, Espazium [en ligne], (Consulté le 7.12.2023), Disponible à l'adresse : <https://www.espazium.ch/fr/actualites/geneve-un-siecle-et-demi-de-projets-durbanisme>

MAIRIE DE PUPLINGE, 2020, *COMPTE-RENDU 2020*, Puplinge.ch, [en ligne], (Consulté le 15.11.2023), Disponible à l'adresse : https://www.puplinge.ch/media/document/0/cr_2020_vok.pdf

MITTELHOLZER Walter, 1927, *Choulex, Vandoeuvres, Puplinge, Genève, Meinier, V.N.O aus 2000 m*, ETH Zürich [en ligne], (Consulté le 7.11.2023), Disponible à l'adresse : https://www.e-pics.ethz.ch/index/ETHBIB.Bildarchiv.ID/ETHBIB.Bildarchiv_499142.html

PHOTORAMACOLOR AG, 2001, *Puplinge*, ETH Zürich [en ligne], (Consulté le 7.11.2023), Disponible à l'adresse : https://www.e-pics.ethz.ch/index/ETHBIB.Bildarchiv.ID/ETHBIB.Bildarchiv_1479690.html

PIXALAB, 2021, *Aménagement du territoire*, Puplinge.ch [en ligne], (Consulté le 24.12.2023), Disponible à l'adresse : <https://www.puplinge.ch/pages/amenagement-environnement/amenagement-du-territoire/amenagement-du-territoire-1328>

RAVALLET Emmanuel, 2021, *Évolution de la population du Canton de Genève selon la commune*, ResearchGate [en ligne], (Consulté le 14.12.2023), Disponible à l'adresse : https://www.researchgate.net/figure/Evolution-de-la-population-residente-dans-la-ville-de-Genève-et-les-autres-communes-du_fig1_338720186

SONNETTE Stéphanie, 14.03.2023, *Les derniers grands ensembles ?*, Espazium [en ligne], (Consulté le 7.12.2023), Disponible à l'adresse : <https://www.espazium.ch/fr/actualites/les-derniers-grands-ensembles>

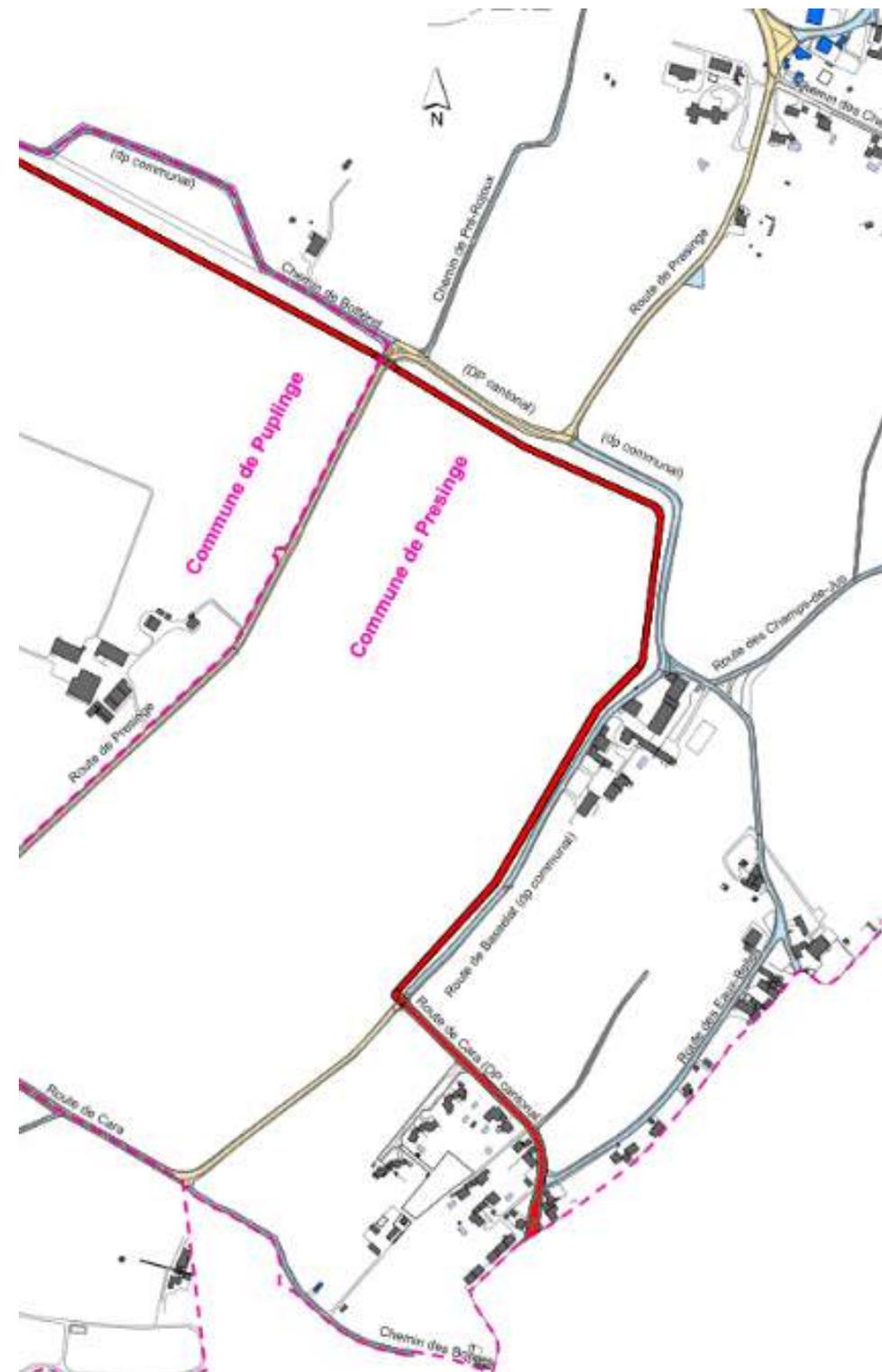
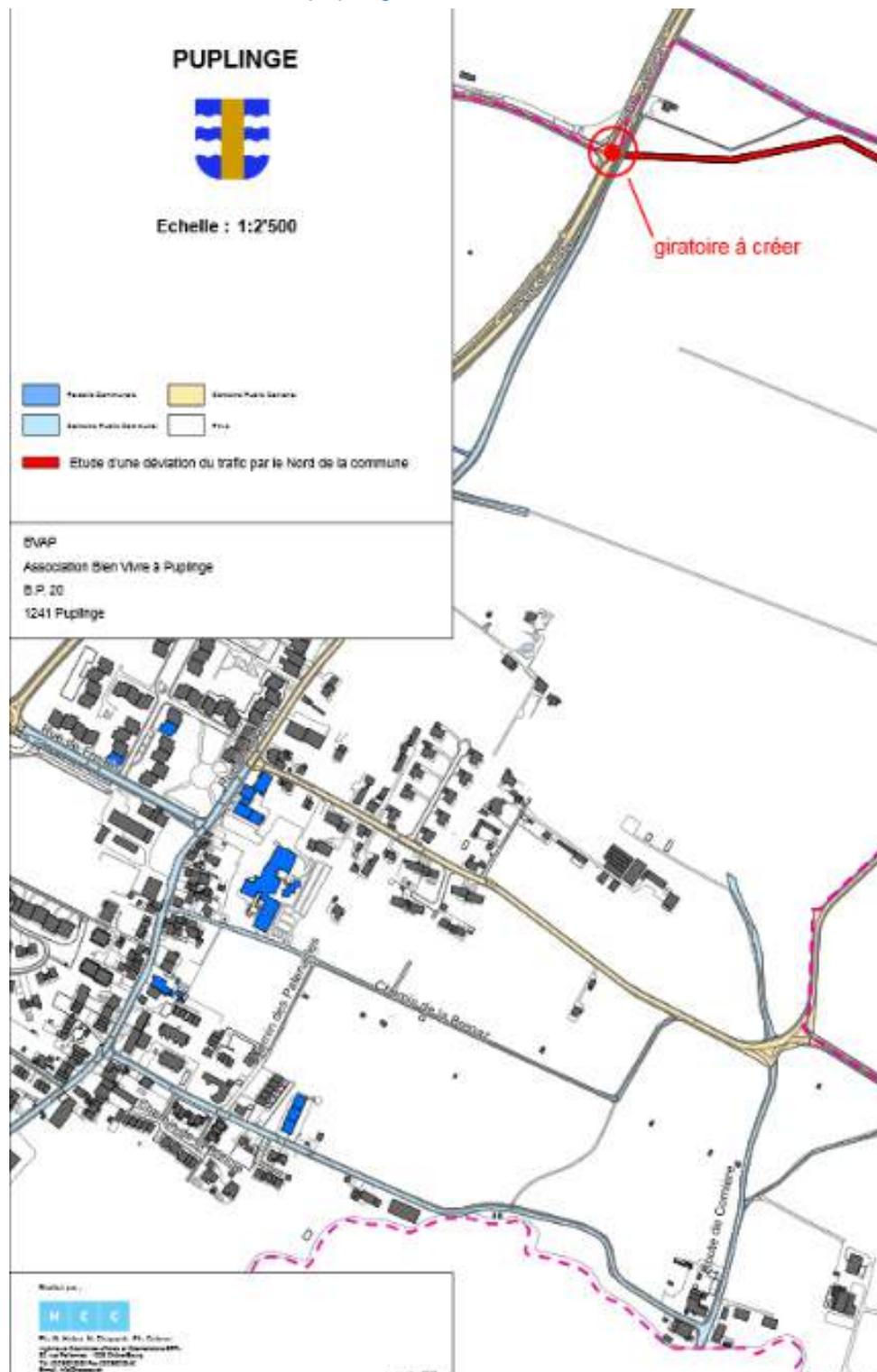
SUTTER R, vers 1970, *Puplinge, village*, Bibliographie de Genève [en ligne], (Consulté le 7.11.2023), Disponible à l'adresse : <https://bge-geneve.ch/iconographie/oeuvre/cp-pupl-02>

TOR, 3.12.2005, *Genève panorama 1860*, Wikimedia Commons [en ligne], (Consulté le 07.12.2023), Disponible à l'adresse : https://commons.m.wikimedia.org/wiki/File:Geneve_panorama_1860.JPG#mw-jump-to-license

ZANOLI Marco, 28.07.2022, *Carte de Genève après le traité du Turin 1816*, Wikipédia, [en ligne], (Consulté le 07.12.2023), Disponible à l'adresse : https://fr.wikipedia.org/wiki/Trait%C3%A9_de_Turin_%281816%29#/media/Fichier:Karte-Kanton-Genf-1816-Turiner-Vertrag.png

Annexes

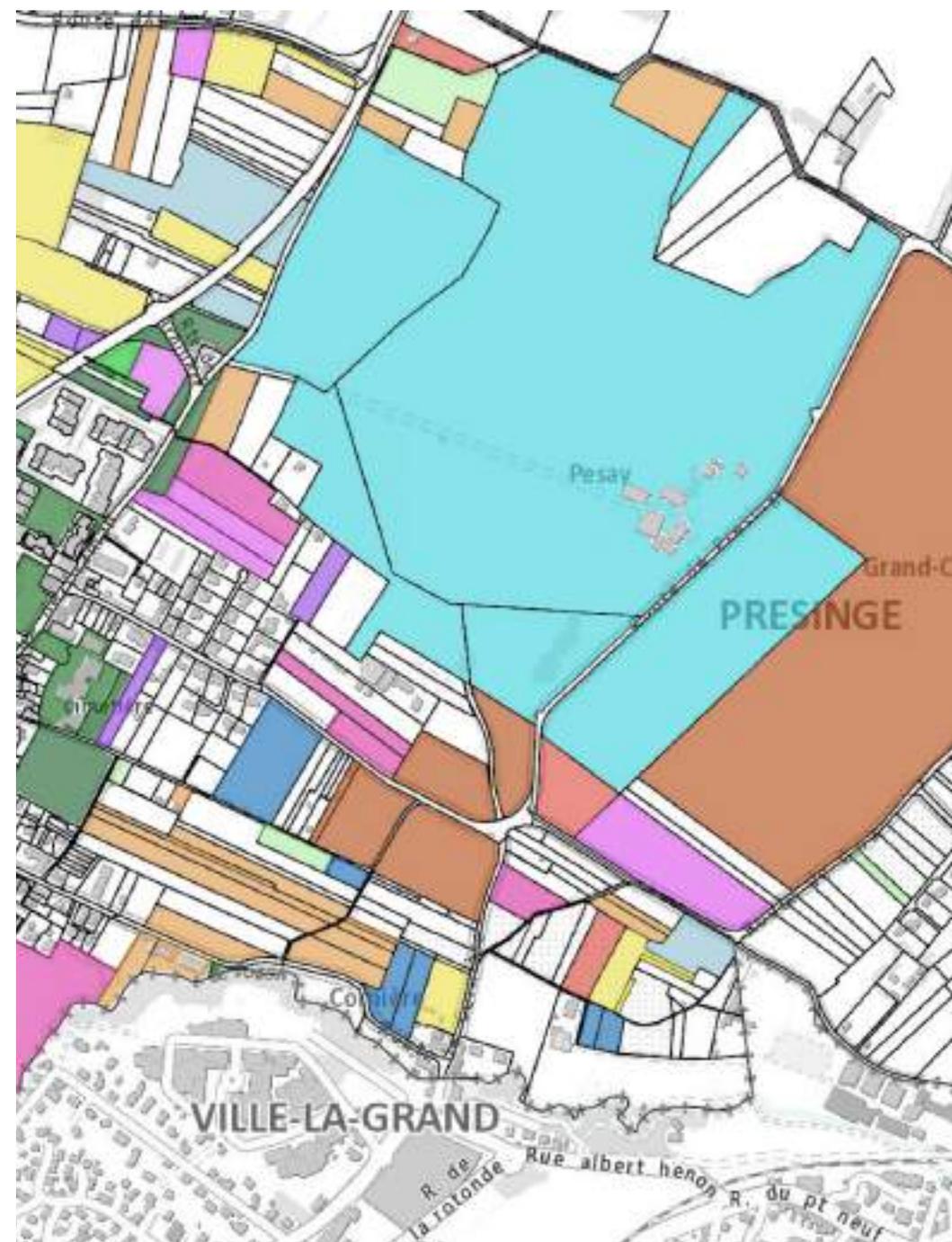
ANNEXE 1: Proposition de contournement de la commune pour dévier la circulation sur une route existante. Disponible à l'adresse : <https://www.bvap.org/amenagement/contournement-de-puplinge/>



ANNEXE 2: Carte des propriétaires de parcelles agricoles en 2023 à Puplinge.
Données de SITG



- | | | | |
|-----------------------|---------|--------|------------|
| Commune | Dessuet | Pallud | Desbiolles |
| Fondation du logement | Gonin | Garin | Domestici |



- | | | |
|-------------|----------|---------|
| Baumgartner | Broccard | Saillet |
| Goumaz | Freymond | |

Interview du lundi 4 décembre 2023 – 16h30 – M. Gilles Marti

Membre de l'association des communes genevoises et représentant auprès des TPG

Directeur général d'une agence immobilière (Argecil)

Maire de la commune de Puplinge depuis 2011, dans l'exercice de son troisième mandat

La mobilité TPG

1. Les habitants profitent-ils de la mobilité présente au sein du village ?

Oui ils l'utilisent, on le voit au nombre de montée et descente à chaque arrêt.

Sans étonnement l'arrêt le plus utilisé est *Puplinge-Mairie* suivi de *Gresy* et *Pré-Marquis*.

Ensuite vient *Cornière* pour les citadins qui se rendent au E. Leclerc et *Bornes* pour les habitants de Ville la grand qui refusent de payer un billet plus cher (l'abonnement coûte 900 Euros par année contre 500 CHF à Genève).

Les villages de France voisine sont mal raccordée aux transports publics :

Juvigny et ses 2000 habitants n'ont pas de bus.

St-Cergues et ses 3000 habitants ont une gare mais aucun train ne s'y arrête.

2. Comment les services de transports publics font-ils pour rester rentable en reliant les villages périurbains ?

On aperçoit une bonne amélioration depuis les 20 dernières années.

Auparavant n'existait que le bus C complété par une navette qui effectuait le parcours du 31. Avec le temps la navette a prouvé son utilité et a été remplacée par le bus 31 actuel.

La ligne la plus rentable de Genève est la ligne D car le conducteur à un salaire français. Hormis cette exception, les bus de campagne ne sont jamais rentables pour la société de transports en communs.

La commune va être dotée de TPGFlex, une navette électrique qui permet de relier les communes qui n'ont pas d'accès de bus direct. On ne peut pas l'utiliser pour un trajet de bus classique.

Les TPG ont l'ambition de remplacer tous les bus traversant Puplinge par des bus sur batterie (sauf bus scolaires) dès mars 2024.

3. Le CEVA est-il révolutionnaire pour Puplinge ?

On a constaté une forte utilisation dès le début. Le CEVA est beaucoup plus rapide pour les Puplingeois qui veulent aller à Cornavin ou ailleurs en Suisse.

Il est aussi plus pratique pour se rendre au Bachet ou à Plan-les-ouates qu'en tram.

Une majorité des Puplingeois prennent le bus vers Chêne-Bourg pour prendre à sa gare.

Le système actuel est déjà saturé. Heureusement que les constructions du côté français ne se sont pas faites dans les délais.

Les quais de gare du CEVA sont trop courts pour un train 4x75m mais un 2x100 m avec 2 étages pourrait doubler les capacités

La mobilité transfrontalière

4. Existe-il une solution qui pourrait satisfaire les habitants et les commerçants ? (Contournement du village et déport des commerces locaux sur l'extérieur ?)

Les commerces doivent rester au centre du village pour les personnes à mobilité réduite. Un contournement n'est pas facile à mettre en place et se voit très onéreux.

Il existait autrefois une route qui reliait le carrefour de Cornière à la déchetterie.

Il est très difficile de convaincre un paysan de vendre des terres pour y construire une route. La terre agricole ne vaut pas plus de 8 CHF /m² et une simple route traversant un champ divise les parcelles et empêche une bonne rentabilité du terrain.

5. Quel est le positionnement de la commune face à la traversée du Lac (Contournement-Est) prévue pour 2030 ? – Est-ce une solution pour limiter la mobilité transfrontalière pendulaire ?

L'autoroute Machilly-Thonon est bien plus inquiétante que cette traversée car elle va apporter un de flux de transport important. Sur les 15'000 véhicules / jour, la moitié proviennent du secteur genevois.

Cette autoroute va créer une grosse entrée à Monnaz et donc un enfer pour Jussy.

Une liaison entre le Contournement-Est et l'autoroute est obligatoire sinon le flux traversera la commune.

Relier le Contournement-Est à Thônex-Vallard est impossible et engendrerait une saturation de la douane.

Une liaison souterraine serait acceptable mais sans la sortie prévue à Puplinge.

Le canton de Genève n'a pas les moyens de se payer la Traversée du Lac et sera donc obligé de demander à la Confédération.

Elle refusera de desservir le secteur Arve et Lac tant qu'il ne sera pas plus densifié.

Aménagement du territoire

6. Il y a-t-il une crainte pour la commune d'étalement urbain avec le MICA (Mon-Ideé Communaux d'Ambilly) ?

L'objectif N°1 de la commune est de repousser l'urbanisation du MICA.

Le projet prévoit 7500 hab. sur le territoire de Puplinge.

La Zone 5 à la route de Presinge va se densifier petit à petit. Les Brolliets vont apporter une densification finale.

7. La densification d'un village est-elle une solution économique ?

Toute la question de la densification tourne autour de l'école : Un agrandissement pour 4 salles de classe coûte 15 millions de CHF.

Les égouts sont payés par les utilisateurs, l'électricité par l'état donc ils n'apportent pas un coût supplémentaire.

Puplinge à l'avantage d'être un village dense. Si l'on trace un cercle de 300 m autour de l'école, on englobe 90% des habitants donc on obtient un déplacement à pied ou vélo.

Si le village s'étend, il y aura une forte utilisation de la voiture pour des petits trajets.

Les Brolliets auront un accès depuis le côté caserne, d'où la construction du nouveau giratoire.

L'école n'a pas de place autour pour accueillir des agrandissements. La commune aimerait construire des salles provisoires à droite du cimetière.

Il n'est pas possible de prévoir quand et si les habitants auront des enfants mais il est obligatoire de les scolariser sur la commune.

L'agrandissement du village dépendra donc de l'agrandissement de l'école.

Le IEPA libèrera des appartements prévus pour des familles mais occupés par des personnes seules et engendra donc des ajouts d'enfants lorsque des familles entreront. Il faudra prévoir 30 places pour 100 arrivant donc 15 dans cette situation.

L'agriculture

8. Comment préserver les milieux agricoles du secteur *Arve et Lac* face à une pression foncière ?

L'agriculture est régie par le droit fédéral. Il n'est donc heureusement pas possible de construire à tout va.

Le PDCn 2030 a déclassé Brolliets, Dardelles et la Brenaz.

Le but de la commune est d'éviter les spéculations sur les Z.A vers Mon-Ideé.

Pour ce fait, la commune achète les terrains pour garder un contrôle via la fondation pour le logement.

Puplinge en général

9. Quel est votre ressenti personnel sur la mobilité et l'habitat à Puplinge ?

Les habitants ont le choix et certains ne vont pas prendre de 2^e voiture grâce aux transports publics existants.

Il existe des Mobility Car et bientôt il y aura des vélos en libre-service.

Le CEVA n'en n'est que à son début, un grand développement est nécessaire.

Genève veut financer les P+R du côté français car ce sont ces pendulaires qui viennent en Suisse.

Le P+R de la gare de CEVA de Thonon coûte 87 Euro par mois + un abonnement TP franco-suisse à 2000 euros. Les habitants préfèrent aller à Bon en chablais là où le P+R est gratuit quitte à utiliser la voiture et avoir des embouteillages.

Le village de Puplinge a un bon gabarit de construction comme on le voit avec Graman 90-92

Un local de réunion sera prévu aux Brolliets, qui devraient accueillir 80 logements.

10. Puplinge est-elle une commune tissée par les liens sociaux ?

Pour le sport, l'agrandissement de l'école et la deuxième salle de gym ont réglé les problèmes de locaux.

Pour les autres activités communale l'Arcade 12 a été mise en place surtout pour les comités. Il faudra donc prévoir une salle polyvalente supplémentaire aux Brolliets.

Le IEPA aura un parking avec 60 places : 30 pour habitant IEPA et 30 places payantes pour les visiteurs

Le but est de créer un parking pour les travailleurs sur la commune (limiter les sous-locations des box) et supprimer les places dans le préau pour les soirs de foot. Le but n'est pas de créer plus de places pour les habitants de Puplinge.

Il faut favoriser la mobilité douce et TP vers Meinier, etc.

ANNEXE 4: Sondage complété en décembre 2023



SONDAGE SUR LA MOBILITÉ ET L'HABITAT

Dans le cadre de mon travail de Master en Urbanisme à l'université de Fribourg, j'étudie la mobilité et l'habitat périurbain. Ayant vécu toute mon enfance à Puplinge, il était évident que je choisisse notre village comme cas d'étude. Ce questionnaire est anonyme. Il comprend 41 questions / environ 5 min. Vous pouvez le rendre par scan / photo à l'adresse mail bastien.pillet@hes-so.ch ou le déposer dans une boîte aux lettres à l'adresse **36 Route de Presinge avant le 8 décembre 2023**. Merci pour votre aide ! Bastien Pillet

Qui êtes-vous ?

- Je suis âgé de :
 - de 18 ans
 - 18-24 ans
 - 25-35 ans
 - 36-70 ans
 - 71 et +
- Quel est votre statut ?
 - Étudiant
 - Employé
 - Cadre
 - Femme / Homme au foyer
 - Indépendant
 - Sans emploi
 - À la retraite
- Quel est votre lien avec Puplinge ?
 - J'y ai vécu mon enfance et y habite toujours
 - J'y suis venu habiter après mon enfance
- Où habitez-vous avant de venir à Puplinge ?
 - J'ai toujours vécu dans la commune
 - Dans une commune limitrophe
 - En Ville de Genève
 - Une autre commune genevoise
 - En France voisine (Agglo Grand Genève)
 - Autre :



Remplir depuis votre smartphone

Mobilité

- Dans quelle commune travaillez-vous ?
(Précisez le canton / pays si pas Genève)
- Comment vous rendez-vous à votre lieu de travail ?
Plusieurs réponses possibles
 - Voiture
 - Pied
 - Bus puis tram
 - Bus puis CEVA
 - Bus uniquement
 - Scooter / moto
 - Vélo standard
 - Vélo électrique
 - Covoiturage
 - Je pratique principalement le télétravail
 - Autre :
- Êtes-vous satisfait ou dépendant de votre moyen de transport ?
 - Satisfait
 - Dépendant : j'aurais préféré

8. Possédez-vous un abonnement de transport en commun ?

- Abonnement TPG
- Demi-tarif CFF
- Voie 7 CFF
- AG 1ere classe
- AG 2e classe
- Autre :

9. A quelle heure quittez-vous votre domicile pour vous rendre au travail ? Arrondir au quart d'heure

10. A combien de temps de transport habitez-vous de votre lieu de travail ? Arrondir à 5 min

11. Quel est votre avis concernant les places de parking publiques pour la voiture à Puplinge ?

- Il en manque
- Le nombre est suffisant
- Il y en a trop

12. Combien de voiture possédez-vous ?

- Aucune
- Une
- Deux
- Plus que deux

13. En habitant à Puplinge, pourriez-vous vous passer totalement de votre voiture ?

- Oui
- Non, parce que

14. Si vous êtes amené à prendre le CEVA, quel est votre option favorite ?

- Navette 86 jusqu'à la gare d'Annemasse
- 31 / 32 / 37 jusqu'à la gare de Chêne-Bourg
- 33 jusqu'à la gare des Eaux-Vives
- Je ne prends jamais le CEVA
- Moyen de transport personnel jusqu'à la gare. Mentionnez la gare :

15. À quelle fréquence mangez-vous dans les restaurants de la commune ?

- Chaque semaine
- Chaque mois
- Chaque année
- Très rarement
- Je n'ai jamais mangé dans un restaurant à Puplinge

16. Dans quel magasin faites-vous le plus souvent vos courses alimentaires ? *Plusieurs réponses possibles*

- Les commerçants de Puplinge
- Le Petit Caddie
- E.Leclerc
- Migros / Coop / Denner
- Autre :

17. Parmi les commerces alimentaires de Puplinge, lesquels utilisez-vous le plus ? *Plusieurs réponses possibles*

- Le Petit Caddie
- Le Tea-room Taillé
- La boucherie-charcuterie
- La Ferme Gonin
- La Ferme Bréasson
- La Ferme de l'Enclos
- J'achète rarement à Puplinge
- Autre :

18. Êtes-vous satisfait de la mobilité à Puplinge ?

- Oui
- Non :

Habitat

19. Pour quelle raison avez-vous choisi Puplinge ?

Plusieurs réponses possibles

- Loyer attractif
- Amis / famille
- Proximité avec lieu de travail
- Cadre de vie à la campagne
- Je suis né à Puplinge / mes parents y habitent
- Construction neuve
- Indifférent
- Autre :

20. En quelle année avez-vous (ou vos parents) emménagé dans votre logement actuel ?

21. Sans contrainte économique, où rêveriez-vous d'habiter ?

- Plus en ville
- Dans un autre village comme Puplinge
- Plus à la campagne
- Puplinge me convient parfaitement

22. Vivez-vous dans ?

- Un appartement
- Une maison

23. Êtes-vous ?

- Propriétaire
- Locataire
- Sous-locataire
- Autre :

24. Combien êtes-vous dans votre foyer ?

25. Combien de pièce a votre foyer (cuisine comprise) ? Pièces

26. Pour les locataires, à combien s'élève votre loyer mensuel (charge comprises) ? CHF

27. Dans quel quartier habitez-vous (Pré-Marquis, les Courtlis, Cornière, Fremis, les Hutins, etc.)

28. Sans contrainte économique, vous souhaiteriez vivre dans...

- Un appartement
- Une maison

29. Avez-vous de bonnes relations avec votre voisinage ?

Cochez la case

1 2 3 4 5 6 7 8 9

Très mauvaises O O O O O O O O Excellentes

30. Pour les habitants d'immeubles, quels sont les points qui vous manquent le plus ? *Plusieurs réponses possibles*

- Le calme (trop bruyant)
- Un jardin
- Un balcon
- Une pièce supplémentaire
- Une vie de voisinage
- Le confort (immeuble vétuste)
- Un garage privé
- Autre :

31. Dans quel logement vous verriez-vous dans 5 ans ?

- Appartement
- Maison
- Indifférent

32. Où vous verriez-vous dans 5 ans ?

- Plus proche de la ville
- Dans la même commune
- Dans mon même logement
- En France voisine
- Plus à la campagne

33. Selon vous, l'architecture a-t-elle un rôle important dans votre choix résidentiel ?

- Oui
- Non

34. Selon vous, Puplinge a-t-il un caractère villageois ?

- Oui, c'est un village
- Non, il n'existe plus de caractère villageois à Puplinge
- Aucune idée

35. Selon vous, la commune a-t-elle atteint son nombre d'habitant maximal ?

- La commune peut encore accueillir des habitations
- Le nombre actuel d'habitant est correct
- Il y a déjà trop d'habitants

36. Pratiquez-vous un sport / activité proposée par la commune ?

- Oui
- Non

37. Quelle infrastructure manque à Puplinge (cinéma, salle polyvalente, parc, etc.) ?

38. La végétation est-elle suffisamment présente à Puplinge ?

- Oui
- Non
- Indifférent

39. Vous sentez-vous bien à Puplinge ?

- Oui
- Non
- Indifférent

40. Quels sont les points que vous appréciez à Puplinge ?

Vous pouvez aussi joindre un texte supplémentaire sur une feuille annexe

41. Quel sont les points à améliorer à Puplinge ?

Vous pouvez aussi joindre un texte supplémentaire sur une feuille annexe

Merci d'avoir répondu à ce questionnaire ! Les résultats anonymes seront publiés sous forme de moyenne. Si vous souhaitez les recevoir, mentionnez votre adresse e-mail ici :

.....

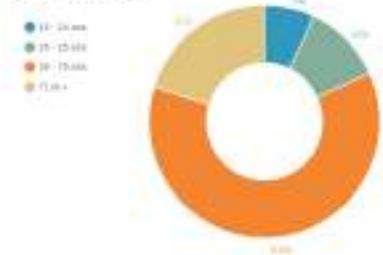
ANNEXE 5: Résultats du sondage

RÉSULTATS DU SONDRAGE MOBILITÉ & HABITAT À PUPLINGE

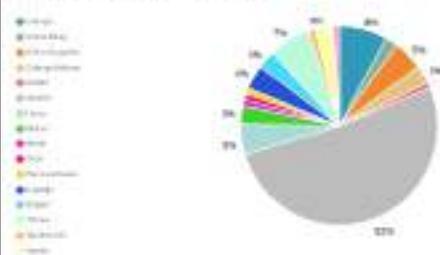
Les résultats présents sont basés sur 167 réponses. Le sondage a été complété par les habitants de Puplinge en décembre 2023 dans le cadre de la rédaction d'un Travail de Master en urbanisme à Fribourg. Je tiens à remercier les personnes qui ont pris le temps de le remplir. N'hésitez pas à me faire parvenir votre retour par courriel à l'adresse bastien.pillet@hes-so.ch

Bastien Pillet

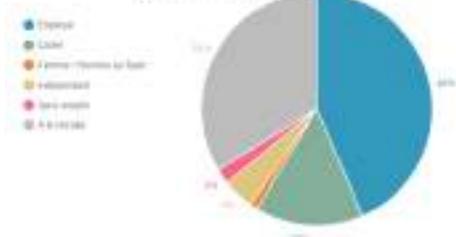
Quel est votre âge ?



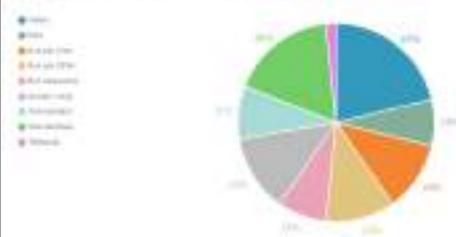
Dans quelle commune travaillez-vous ?



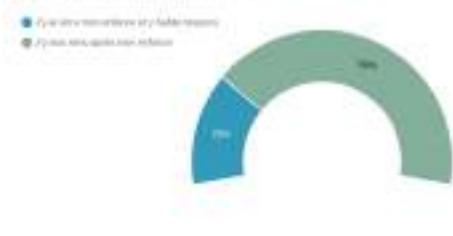
Quel est votre statut ?



Comment allez-vous vous rendre sur votre lieu de travail ?



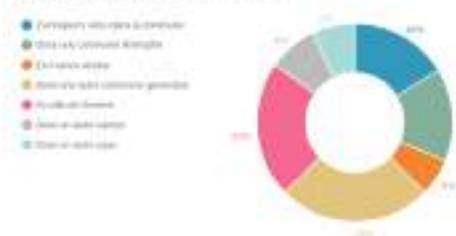
Quel est votre lien avec Puplinge ?



Êtes-vous titulaire de votre moyen de transport ?



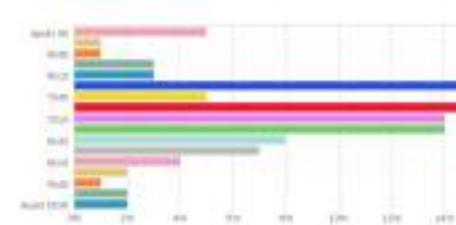
Où habitez-vous avant de venir à Puplinge ?



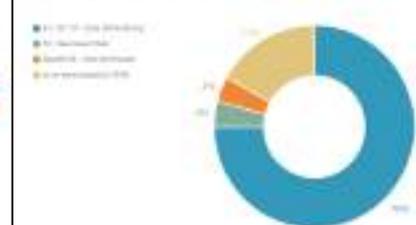
Pensez-vous vous abonner à un abonnement de transport en commun ?



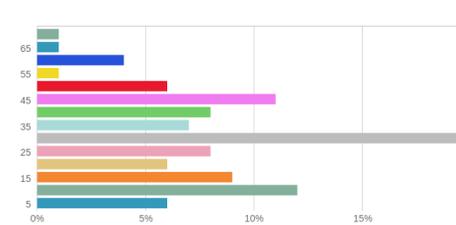
À quelle heure quittez-vous votre domicile pour vous rendre sur votre lieu de travail ?



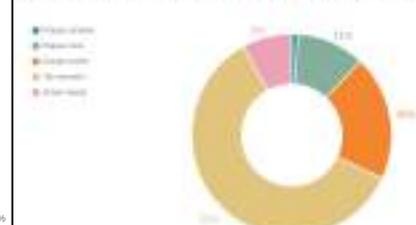
Si vous êtes amené à prendre le CGW, quel est votre option favorite ?



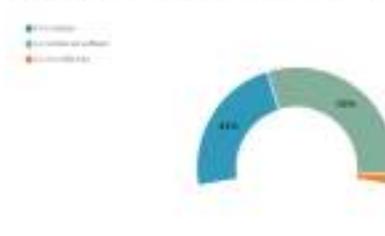
En combien de temps (en min) vous rendez-vous sur votre lieu de travail ?



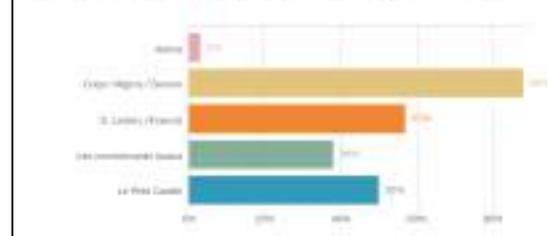
À quelle fréquence mangez-vous dans les restaurants de la commune ?



Quel est votre avis sur les places de stationnement à Puplinge ?



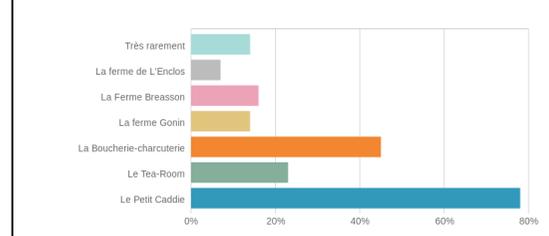
Dans quel magasin alimentaire faites-vous le plus souvent vos courses ?



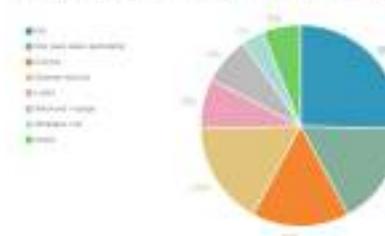
Combien de voitures possédez-vous à votre foyer ?



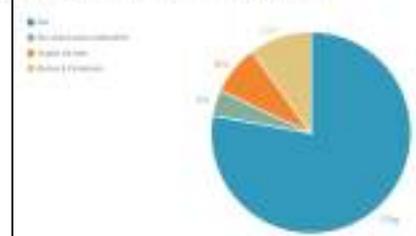
Parmi les commerces alimentaires de Puplinge, lesquelles fréquentez-vous le plus ?



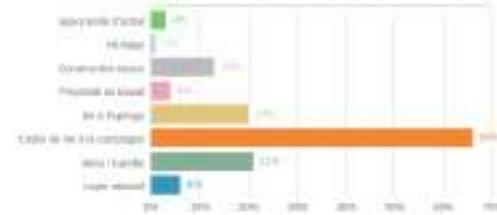
En habitant à Puplinge, pourriez-vous vous passer totalement de votre voiture ?



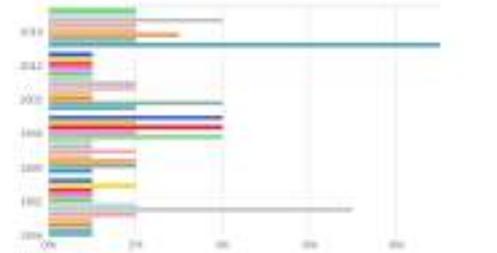
Êtes-vous titulaire de la voiture à Puplinge ?



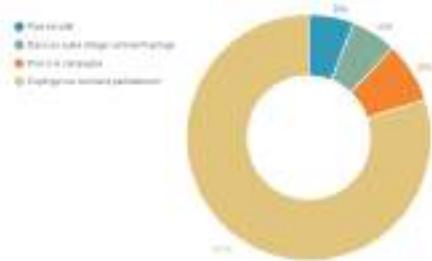
Pour quelles raisons avez-vous choisi Puplinge ?



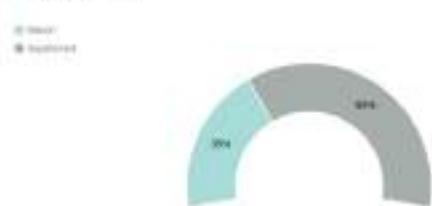
En quelle année vous (ou vos parents) avez-vous commencé à Puplinge ?



Sans contrainte économique, où aimeriez-vous habiter ?



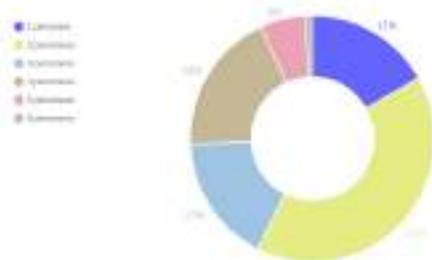
Vivez-vous dans ?



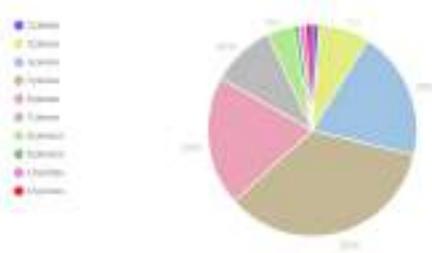
Êtes-vous ?



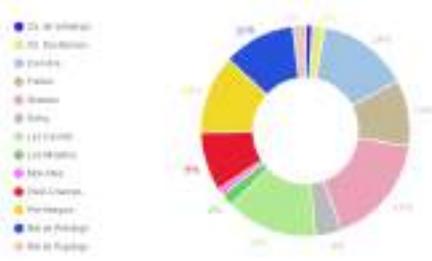
Combien de personnes vivent dans votre foyer ?



Combien de pièces possède votre foyer ?



Dans quel quartier résidez-vous ?



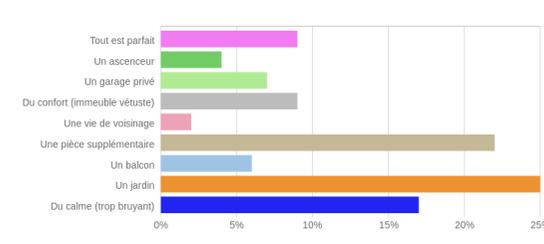
Sans contrainte économique, vous souhaiteriez vivre dans ?



Avez-vous de bonnes relations avec votre voisinage ?



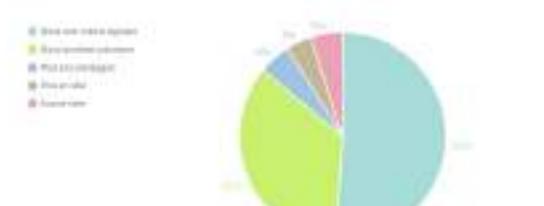
Pour les habitants d'immeubles, quel sont les points qui vous manquent ?



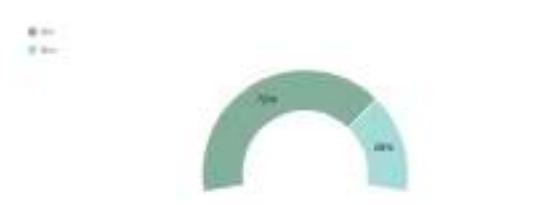
Dans quel logement vous voyez-vous dans 5 ans ?



Si vous étiez dans 5 ans ?



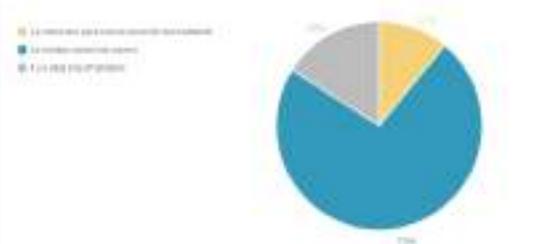
Si vous étiez dans 5 ans, ce n'est pas important dans le choix de votre logement ?



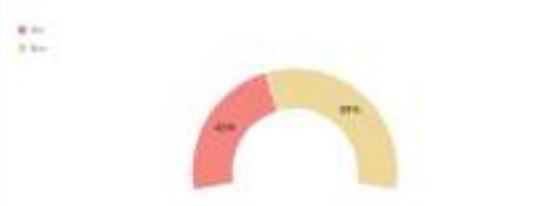
Si vous étiez dans 5 ans, la ville à laquelle vous aimeriez aller ?



Si vous étiez dans 5 ans, quel type de logement vous aimeriez avoir ?



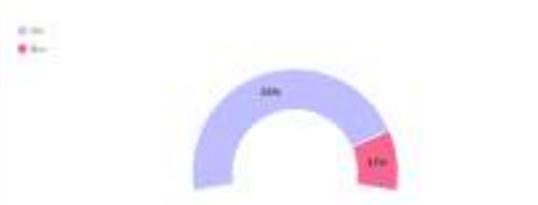
Préférez-vous une autre proposition par la commune ?



Quelle infrastructure manquez à Puplinge ?



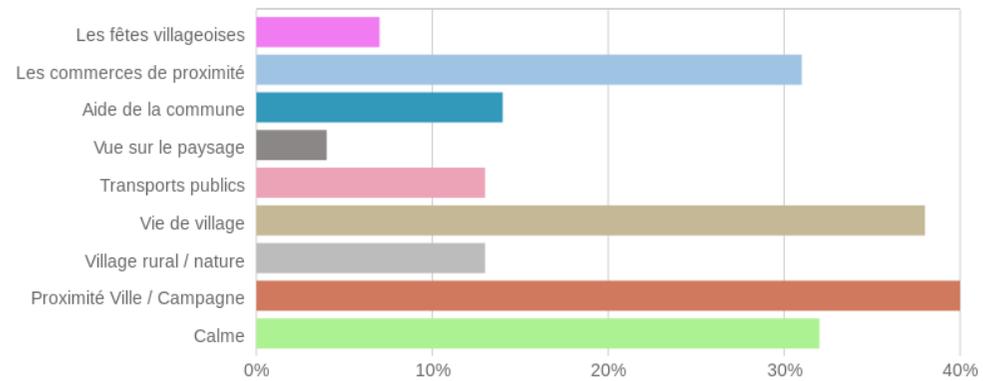
La végétation est-elle suffisamment présente dans le village ?



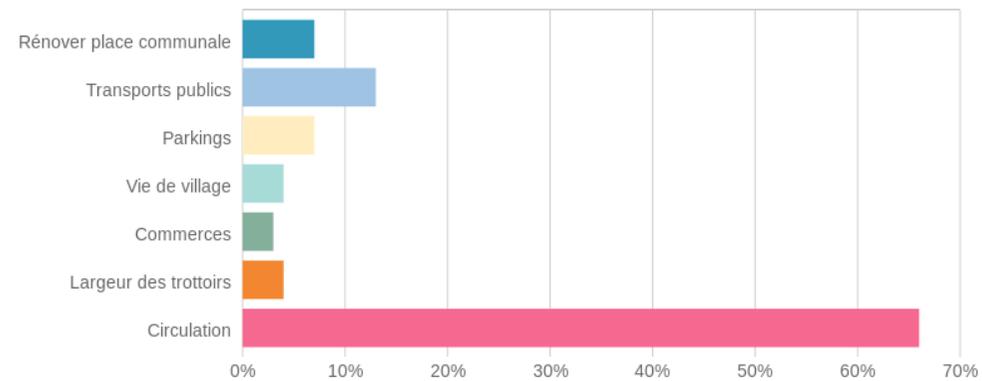
Vous sentez-vous bien à Puplinge ?



Quel sont les points que vous appréciez à Puplinge ?



Quel sont les points à améliorer à Puplinge ?



Les planches du TM

Revaloriser le paysage genevois

Étude urbanistique du village de Puplinge

Sources de biodiversité incontestables, la Seymaz et le Foron, deux rivières d'environ dix kilomètres chacune, n'ont aucune liaison entre elles. Ce projet vise à analyser deux tracés parmi les connexions proposées.

La commune de Puplinge manque d'infrastructures adaptées à sa croissance démographique. En réaménageant la place communale, en se connectant aux nouveaux tracés de biodiversité, et en ajoutant un bâtiment social, le village retrouvera son dynamisme. Ces améliorations permettront de mieux répondre aux besoins des habitants tout en renforçant le lien avec la nature environnante et en favorisant la biodiversité locale.



Carte du canton de Genève avec Puplinge en vert

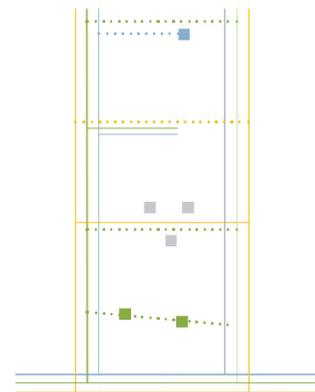


Schéma d'intervention général

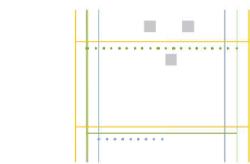


Schéma d'intervention à Puplinge



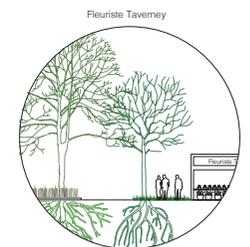
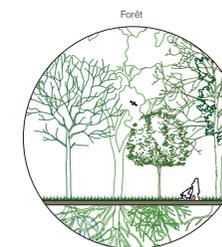
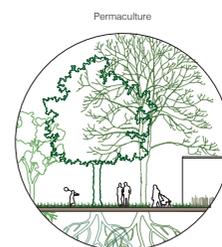
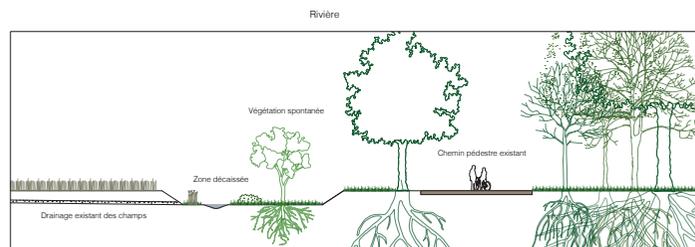
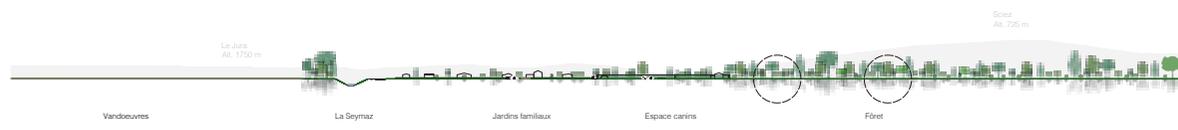
Revaloriser
Bureau PLEET - S
Travail de Master



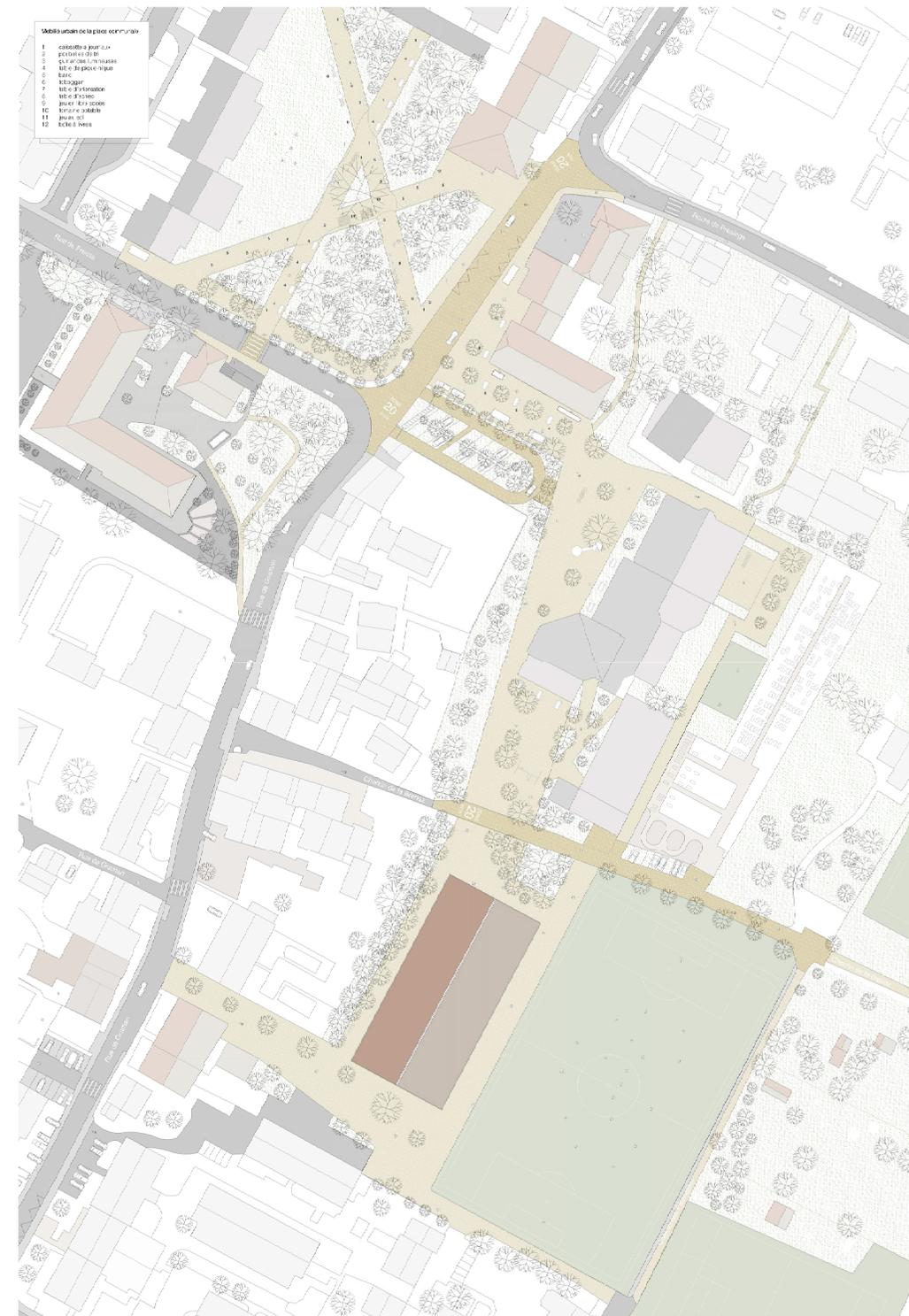
le paysage genevois
L'INSTITUT FÉDÉRAL DES
SP24 - HEIA Fribourg JMA

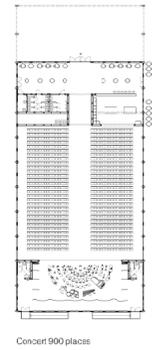
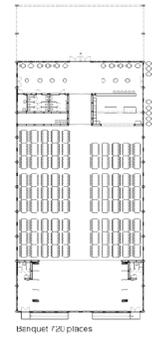
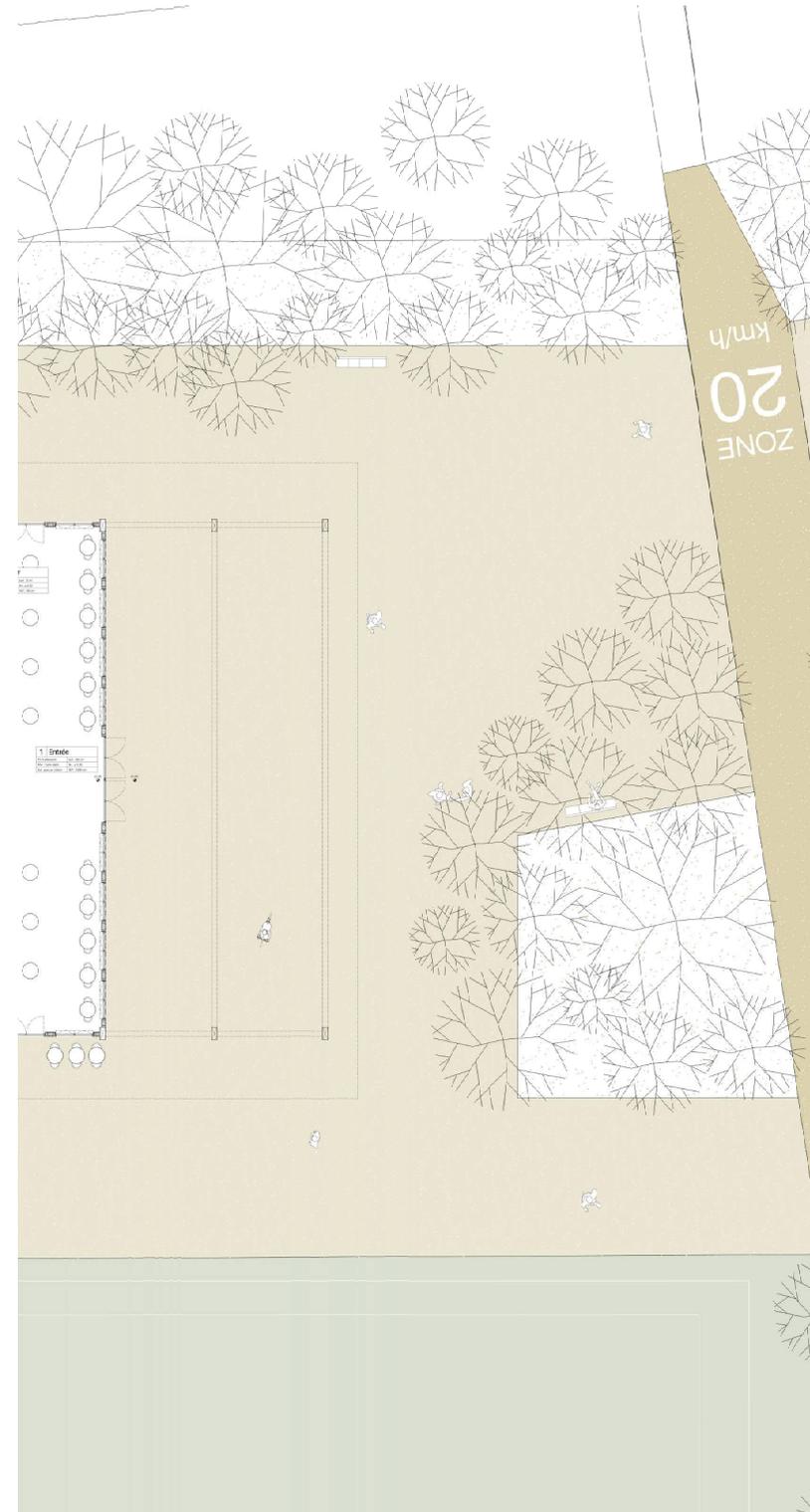
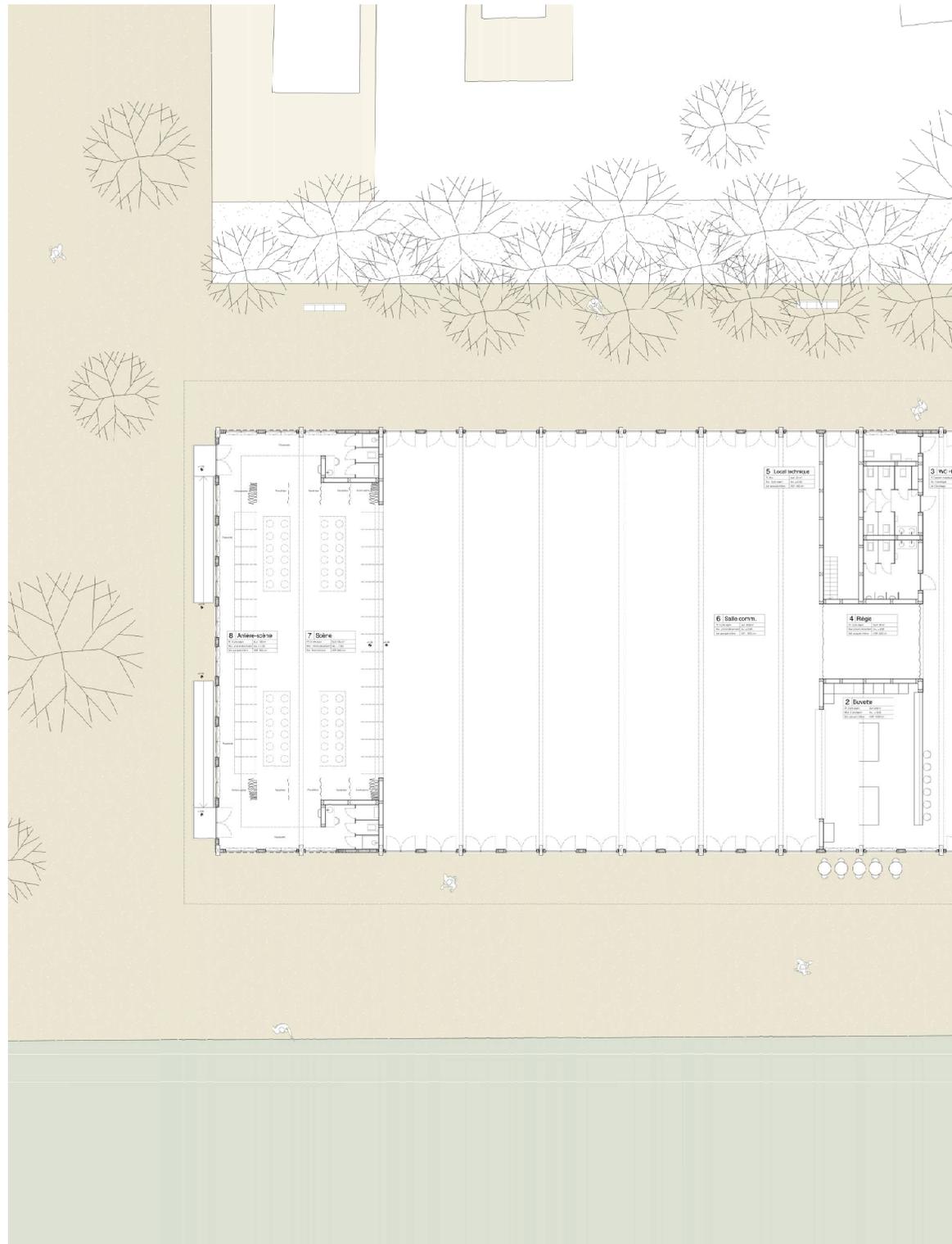
Plan des tracés de renaturation échelle 1:12000
0 m 200 m 500 m 1 km

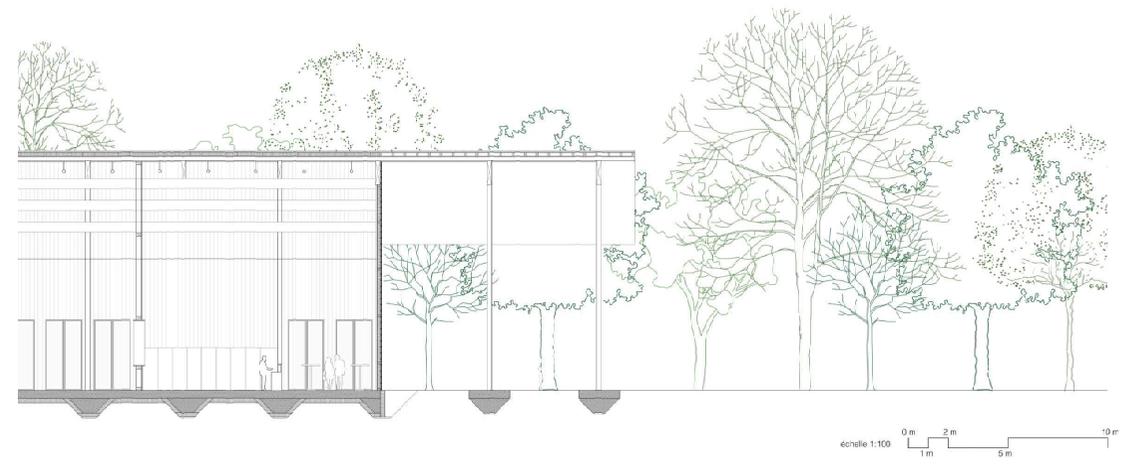
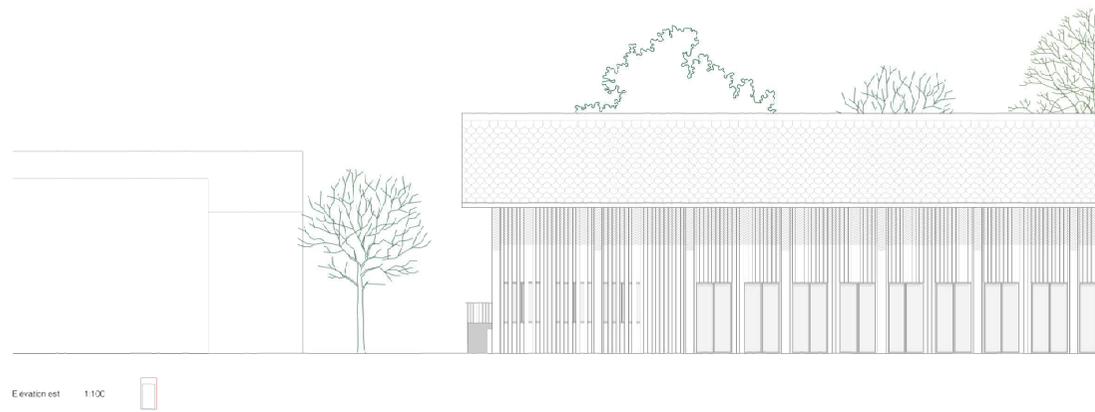
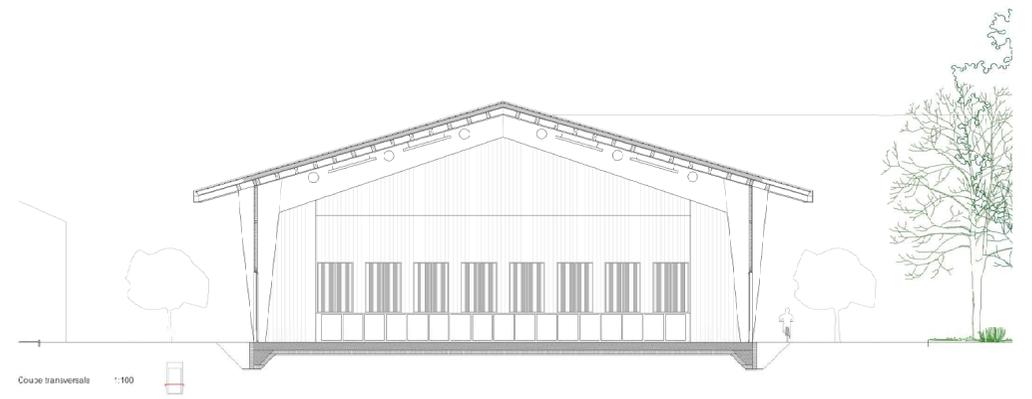
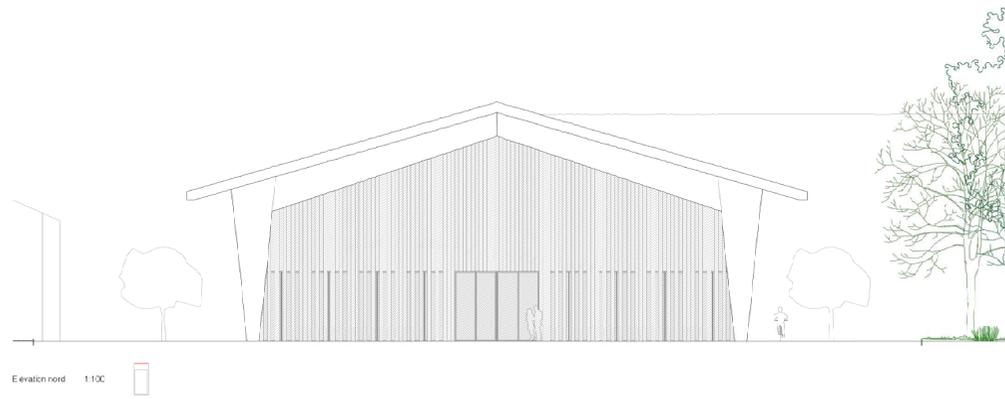
- Cours d'eau existant
- Cours d'eau réajusté
- Végétation existante
- Végétation à créer
- Végétation à Puplinge
- Mobilité douce existante
- Mobilité douce à créer











échelle 1:100
 0 m 2 m 10 m
 1 m 5 m