

Genève, pour une métropole transfrontalière

Entretien avec le Groupe Genève 500 mètres de ville en plus (Ge500mv+) représenté par Louis Cornut et Raymond Schaffert

Propos recueillis par Mounir Ayoub

Ge500mv+ : Nous considérons Genève comme une des trois métropoles suisses, aux côtés de Zurich et Bâle. Notre démarche de projet pour Genève a débuté dans les années 1980 avec la naissance du groupe Genève, 500 mètres de ville en plus. Le dernier projet présenté dans le livre *Genève, projet pour une métropole transfrontalière* est l'ultime évolution de cette démarche.

TRACÉS : En 1990 déjà, le projet « Genève, 500 mètres de ville en plus » (Figure 1) contestait le consensus du « construire la ville en ville ». Aujourd'hui encore cette formulation des politiques territoriales fait l'unanimité. Vous proposez au contraire de « desserrer la ville ». Cela consiste en quoi ?

Ge500mv+ : En 1990, à Genève, la gauche traditionnelle – parti socialiste en tête – préconisait de « construire la ville en ville ». Mais Genève était déjà une ville très dense. Au lieu de continuer à densifier le centre, notre idée était d'élargir et de continuer la ville de 500 mètres en plus (c'est l'origine de notre nom). Nous avons donc proposé l'idée de desserrer la ville pour faire de la ville. Concrètement, cette idée repose sur la nécessité de rééquilibrage entre les deux rives du lac en développant plus spécifiquement la rive gauche.

TRACÉS : Ce premier projet insistait sur la traversée de la rade par un pont. Pourquoi ?

Ge500mv+ : Effectivement, le projet initial était essentiellement lié à l'enjeu de la traversée de la rade. Nous avons toujours pris position pour un pont haut qui dégage les rives. Il y a bien eu des projets dans ce sens dès les années 1960, mais c'était essentiellement des ponts bas ou des tunnels. Notre projet – comme à Istanbul – est un pont à quarante mètres qui relie les sommets. Les accès en voiture pourraient ainsi se faire depuis l'arrière et non pas sur les rives du lac, qui sont déjà très encombrées. Cette hauteur permet aussi de se raccorder aisément au réseau ferroviaire. L'idée est de prévoir dès le départ un pont mixte où l'on peut faire passer les voitures et les trains. De plus, de part et d'autre du lac, nous proposons d'urbaniser les têtes de pont qui sont de magnifiques lieux à habiter.

TRACÉS : En 2004, votre « Projet territorial urbain transfrontalier » (Figure 2) propose un saut d'échelle important par rapport à votre première proposition. Pourquoi ?

Ge500mv+ : Depuis les années 1980, nous avons commencé à pratiquer les « safaris urbains ». Nous avons commencé à nous intéresser à ce qui se passait de l'autre côté de la frontière. On s'est rendu compte que l'on ne pouvait plus simplement se contenter de notre projet d'agrandissement de la ville, mais qu'il fallait considérer ce territoire comme une métropole transfrontalière.

TRACÉS : Dans ce projet, vous proposiez notamment d'inverser la flèche de développement urbain de la circonférence vers le centre. A regarder attentivement vos dessins, il me semble y lire plus des cités linéaires parallèles au lac et aux montagnes alentour. L'inversion est-elle donc plus une inversion du regard, davantage qu'une inversion de la planification ?

Ge500mv+ : Oui, le projet a été sujet à polémique, et nous l'avons nous-mêmes critiqué. En 2004, nous en avons débattu avec beaucoup de personnes. Par exemple, Robert Borrel (ndlr : ancien maire d'Annemasse et fondateur de l'association régionale de coopération L'Arc du Genevois (ARC)) soutenait notre projet mais contestait vivement l'emplacement des nouvelles zones à bâtir, exclusivement situées sur le territoire français. Pourtant, pour nous, c'était justement le principe de l'inversion. Tandis que « le projet officiel » émane du centre, nous proposons, à l'inverse, d'urbaniser depuis la périphérie. Dans des périmètres définis, on propose des zones à bâtir plus denses pour concentrer le bâti et ainsi soulager la pression immobilière dispersée ailleurs. Au lieu d'un indice d'utilisation du sol de 0,4 ou 0,2 dans la périphérie, on propose un indice de 1. On réussirait ainsi à freiner les phénomènes d'étalement urbain comme par exemple dans la vallée de l'Arve.

TRACÉS : Dans votre livre, vous dénoncez une forme de « déni territorial » de la part des projets officiels. Comment se manifeste-t-il ?

Ge500mv+ : Lors de nos multiples safaris urbains, nous faisons le constat d'une ville en formation tout autour de la métropole genevoise. Mais elle est reniée par les projets officiels. Ces derniers reconnaissent les trajets dits pendulaires (de son lieu d'habitation à son lieu de travail) mais la situation réelle est plus complexe. Des trajets entre les zones dites périphériques coexistent. Par exemple, une ligne de train, aujourd'hui désaffectée, longe le pied du Jura. Autrefois, elle reliait Nyon à Bellegarde. Le tracé existe donc. Notre projet propose évidemment de le réhabiliter. Tous les projets faits jusqu'à maintenant ne la reconnaissent pas, y compris le projet du Grand Genève. En considérant ces zones comme des petits villages agricoles juxtaposés, ce dernier nie la réalité de la métropole contemporaine qui se dessine.

TRACÉS : Quelles différences entre les projets de 1990 et 2004 et celui de 2013, « Genève, pour une métropole transfrontalière » (Figure 3) ?

Ge500mv+ : Plusieurs. C'est notamment la création de grands parcs urbains, la gare centrale à la Praille mais aussi la forme générale du projet, la réintroduction des cités linéaires le long des rives du lac et aussi leur implantation à distance dans le canton. A la différence du projet de 2004, celui de 2013 se développe de part et d'autre de la frontière et relie l'ensemble du territoire métropolitain.

TRACÉS : Dans votre livre, vous critiquez ce que vous appelez « les fortifications vertes ». Remettez-vous en cause un certain « protectionnisme à tendance environnementale » ?

Ge500mv+ : On protège tellement la zone agricole qu'on hyper-densifie le centre, c'est dans ce sens-là qu'on parle de fortification verte.

TRACÉS : Lorsqu'on regarde votre projet, ce qui saute tout de suite aux yeux, c'est la nouvelle gare que vous proposez à la Praille (Figure 4). De plus en plus de personnes prennent conscience qu'il est délicat d'agrandir la gare de Cornavin. Votre projet est une alternative crédible. Pourquoi est-il resté lettre morte ?

Ge500mv+ : Pour que ce projet de gare aboutisse, il faudrait qu'il y ait une volonté politique qui en prenne le leadership. Par ailleurs, la métropole n'est pas encore reconnue en tant que telle. Lorsqu'elle le sera, il faudra forcément réfléchir à une gare à l'échelle métropolitaine plus importante que la gare de Cornavin. Dans notre projet, nous imaginons la gare centrale de la Praille en même temps que deux autres gares importantes, une à l'aéroport et l'autre à Annemasse. Il s'agit pour nous de simplement considérer la métropole à sa véritable échelle.

Au moment du débat autour du quartier des Grottes qui risquait d'être impacté par l'agrandissement de la gare actuelle, nous préconisons de déplacer la gare TGV à la Praille. Il n'y aurait plus ainsi une gare française et une gare suisse. A la Praille, il y'aurait la gare TGV pour l'ensemble de la métropole.

TRACÉS : Avez-vous eu l'occasion de discuter de cela avec les CFF ?

Ge500mv+ : C'est impossible... Nous défendons en ce moment le principe d'un moratoire qui bloque les projets immobiliers sur le périmètre de la gare de la Praille. Il faut absolument laisser la possibilité de réaliser une gare sur cet emplacement dans vingt ou cinquante ans. L'exemple du CEVA est éloquent : la convention du tracé a été faite au début du siècle précédent.

Figure 1 : Plan général du projet Genève 500 mètres de ville en plus, 1990, source : www.geneve500m.com

Figure 2 : Plan général du Projet territorial urbain transfrontalier, 2004, source : www.geneve500m.com

Figure 3 : Plan général du projet Genève, pour une métropole transfrontalière, 2013, source : www.geneve500m.com

Figure 4 : Esquisse d'une nouvelle gare métropolitaine à la Praille, 2013, source : www.geneve500m.com