Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse, une nouvelle liaison ferroviaire pour le Grand Genève. Quelle urbanisation autour des gares ?

Mikaël Meyer

▶ **To cite this version:**

Mikaël Meyer. Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse, une nouvelle liaison ferroviaire pour le Grand Genève. Quelle urbanisation autour des gares ?. Sciences de l'Homme et Société. 2014. dumas-01113149

HAL Id: dumas-01113149

https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01113149

Submitted on 4 Feb 2015

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse
Une nouvelle liaison ferroviaire pour le grand Genève.

Quelle urbanisation autour des gares?

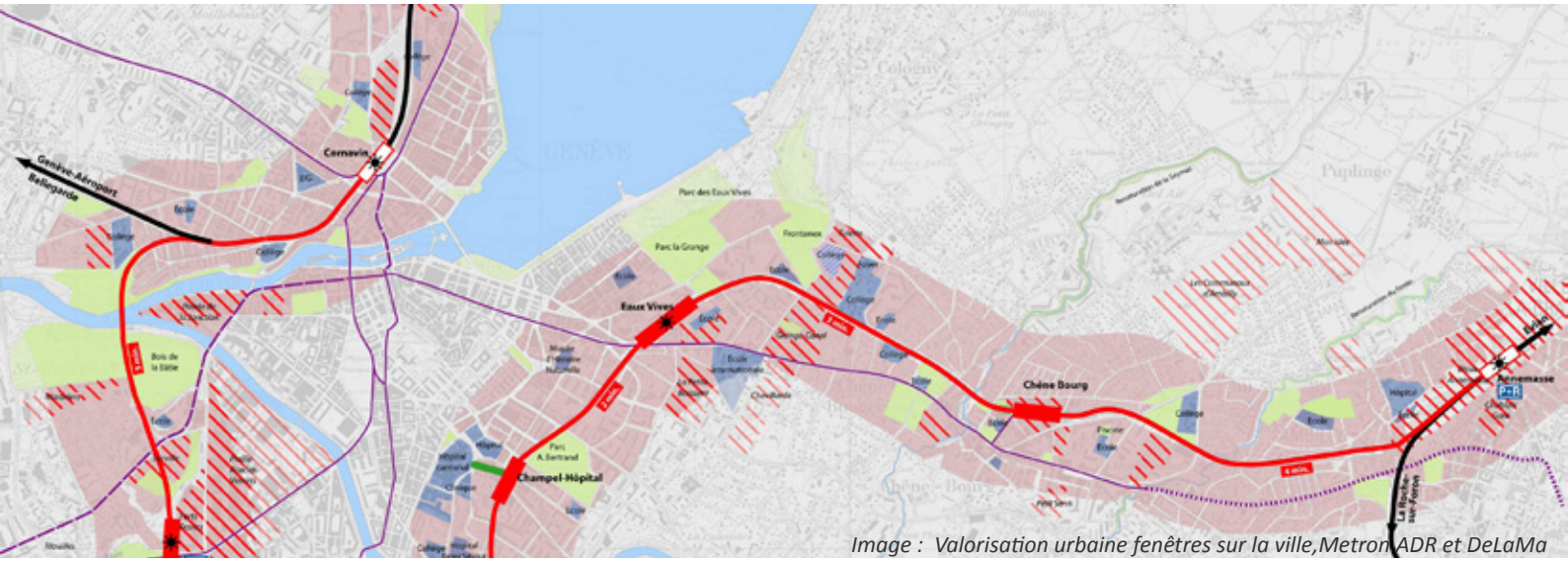


Image : Valorisation urbaine fenêtres sur la ville,Metron ADR et DeLaMa

Mikaël MEYER

Master «Sciences du territoire»
Spécialité Urbanisme et Projet Urbain

Année universitaire **2013-2014**

Mémoire réalisé sous la direction de Jennifer BUYCK

UNIVERSITE PIERRE MENDES FRANCE
Grenoble 2 Sciences Sociales

iug
institut d'urbanisme de grenoble

hepia
Haute école du paysage, d'ingénierie et d'architecture de Genève

NOTICE ANALYTIQUE 09.08.2014

AUTEUR	NOM	PÉNOM
	Meyer	Mikaël

TITRE

Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse, une nouvelle liaison ferroviare pour le grand Genève.

Quelle urbanisation autour des gares?

DIRECTRICE DE MÉMOIRE	ORGANISME D'AFFILIATION
Jennifer Buyck	INSTITUT D'URBANISME DE GRENOBLE UNIVERSITÉ PIERRE MENDÈS FRANCE

COLLATION	NB. DE PAGE	NB. D'ANNEXES
	117	19

NB. DE RÉFÉR. BIBLIOGRAPHIQUE

198

MOTS-CLÉS
Analytiques et géographiques

CEVA, Genève, RER, Grand Genève, Transport, Gare, Franco-Valdo-Genevois, Ferroviaire, Zurich, Bâle, Lausanne, Suisse

RÉSUMÉ

La construction d'une ligne RER dans une agglomération n'est pas anodine. Si sa fonction première est de faciliter et accélérer les déplacements dans une ville ou une région, les lignes RER on également le potentiel de transformer les paysages urbains qu'elles desservent. L'Agglomération de Genève a débuté en 2011, le grand chantier de son futur RER transfrontalier. Ce projet, qui est déjà qualifié par la population de chantier du siècle permettra de développer entre la Suisse et la France plus de 230 km de ligne et 40 stations. Ce travail se veut être une étude comparative et prospective de l'urbanisation autour des gares du futur RER CEVA et celles d'autres villes qui se sont équipées durant les vingt dernières années d'un équipement de mobilité comparable. Ainsi les villes de Zurich, Bâle et Lausanne on put être étudiées. Dans le Grand Genève ce sont les quartiers autour des gares de Lancy-Pont-Rouge, des Eaux-Vives et d'Annemasse qui ont été plus particulièrement étudiés. Pour l'ensemble de ces territoires il est claire que leurs proximité immédiate avec une infrastructure à forte fréquentation de type RER a été, ou sera un moyen particulièrement efficace pour stimuler le développement de nouveaux quartiers.

The construction of a RER (regional express train system) in an urban area is not insignificant. If its primary function is to facilitate and accelerate mobility within a city or region, the RER lines also have the potential to transform the urban landscapes that they cover. The Geneva Agglomeration commenced in 2011, the important construction of its future transborder RER system. This project, which is already qualified by the people as the construction of the century will develop between Switzerland and France over 230 km of railway line and up to 40 stations. This research is a comparative and prospective study of the urbanization around the railway stations of the future RER CEVA and that of other cities that have featured similar mobility equipment in the last twenty years. Thus the cities of Zurich, Basel and Lausanne have been studied. Within the Grand Genève it is the neighbourhoods surrounding the stations of Lancy-Pont-Rouge, Eaux-Vives and Annemasse that were more specifically studied. For all of these territories it is clear that their direct proximity with a highly frequented RER type infrastructure has been or will be a particularly effective way to boost the development of new neighbourhoods.

«Le rôle de l'architecte, dans le cadre de la planification et de la construction d'un système de transports souterrains, doit être considéré dans une perspective plus large à l'avenir. Il ne se limite plus au choi des formes, couleurs et matériaux qui habillent des sites inachevés. Ce rôle s'insère dans un souci de planification urbaine qui concerne tout le contexte global de la ville...»

Extrait de Jurgen Rauch, The architecture
of underground railway stations,
Stuttgart, Zurich 1996

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier les personnes suivantes, pour leurs implications, disponibilité ou contribution lors de la réalisation de ce travail :

Jennifer Buyck, directrice de mémoire, et jury
Gilles Novarina, jury
Simon Zimmerman, personne interviewée
Aldo Bearzatto, personne interviewée
Caroline Monod, personne interviewée
Camille Couvreur, personne interviewée
Ingrid Carini, personne interviewée
Françoise Meyer, relectrice
Ginette Trottet, relectrice
Brigitte Ryser, relectrice
Michael Jakob, relecteur

Je tiens également à remercier tout particulièrement mes amis et mes proches pour leur soutien durant la réalisation de ce travail.
Mes remerciements s'adressent également à l'ensemble des professeurs et intervenants de l'institut d'urbanisme de Grenoble.
Mes remerciements vont encore à hepia et en particulier à la filière architecture du paysage, qui m'a offert la possibilité de réaliser mes études de master en cours d'emplois.

AVANT-PROPOS

Après avoir terminé en juin 2011 un Bachelor d'Architecte paysagiste, j'ai été engagé comme assistant d'enseignement HES à la Haute Ecole du Paysage, d'Ingénierie et d'Architecture de Genève «hepia». Cet emploi m'a permis de poursuivre mes études en parallèle de mes activités professionnelles. Ainsi, en 2012 j'ai obtenu, après une année de formation continue, un CAS en «Urbanisme durable» délivré par les Universités de Genève et Lausanne. Au travers de ces deux formations je me suis découvert une véritable passion pour l'aménagement du territoire et la recherche de solutions permettant d'harmoniser et valoriser notre cadre de vie.

Mon contrat de travail à hepia me donnant la possibilité de continuer mes études, il a rapidement été évident pour moi que le Master «Sciences du territoire» offrait l'opportunité d'acquérir une formation plus large en aménagement du territoire. Le Master en formation continue proposé par l'institut d'urbanisme de Grenoble m'aura permis de parfaire mes connaissances et de développer une réflexion plus poussée sur les enjeux et les changements que connaissent aujourd'hui les villes et les territoires de demain.

Ce mémoire de fin d'études, qui représente l'aboutissement de deux années à l'Institut d'urbanisme de Grenoble m'a permis de me plonger au cœur d'un sujet pleinement d'actualité dans le bassin franco-valdo-genevois : la liaison ferroviaire entre Genève Cornavin, Eaux-Vives et Annemasse. Ce travail se veut ainsi être pensé comme une étude comparative et prospective de l'urbanisation autour des nouvelles gares de CEVA.

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS 7
SOMMAIRE 8
LISTE DES ACRONYMES 10

INTRODUCTION 13

PREMIÈRE PARTIE :
L'ENJEU D'UNE LIAISON RER POUR
LE GRAND GENÈVE 19
1.1 CONTEXTE DE L'AGGLOMÉRATION DU GRAND GENÈVE 19
1.1.1 GENÈSE DU PROJET D'AGGLOMÉRATION 20
1.1.2 ECONOMIE ET EMPLOIS 22

1.2 UNE NOUVELLE LIGNE RER POUR RÉPONDRE AUX
BESOINS DE MOBILITÉ 26
1.2.1 DÉMOGRAPHIE EXPONENTIELLE 26
1.2.2 PÉNURIE DU LOGEMENT 27
1.2.3 CONGESTION DU TRAFIC ROUTIER ET DES TRANSPORTS PUBLICS 27

1.3 ORGANISATION DU PROJET SUR LE PLAN TRANSFRONTALIER 30
1.3.1 RÉTROSPECTIVE D'UN PROJET CENTENAIRE 30
1.3.2 ACTEURS DU PROJET 32
1.3.3 ETENDUES ET LIMITES D'INTERVENTION 34

DEUXIÈME PARTIE :
PLANIFICATION COMPARÉE :
TROIS EXEMPLES: ZURICH, BÂLE, LAUSANNE 37

2.1 ZURICH, UN CAS D'ÉCOLE 38
2.1.1 UN DÉVELOPPEMENT URBAIN CROISSANT 38
2.1.2 PLUSIEURS ANNÉES D'EXPÉRIENCES POUR
LE PLUS GRAND RÉSEAU RER DE SUISSE 40
2.1.3 LE CAS DE ZURICH OERLIKON 42
2.1.4 FICHE PROJET 44

2.2 BÂLE, UN CONTEXTE TRINATIONAL 45
2.2.1 PRINCIPES DE L'EURODISTRICT 45
2.2.2 UN RÉSEAU ENTRE TROIS PAYS 47
2.2.3 LES CAS DE BÂLE ERLENMATT, BADISCHER BAHNOF 49
2.2.4 FICHE PROJET 51

2.3 LAUSANNE, UN EXEMPLE DE VALORISATION DE CENTRE URBAIN 52
2.3.1 UN MÉTRO POUR RÉPONDRE AUX PROBLÉMATIQUES DE MOBILITÉ 52
2.3.2 LE QUARTIER DU FLON 54
2.3.3 FICHE PROJET 56

TROISIÈME PARTIE :
PERSPECTIVE DE DÉVELOPPEMENT AUTOUR
DES NOUVELLES GARES CEVA 59

3.1. PROJET CEVA 60
3.1.1 DES GARES ET DES STATIONS 60
3.1.2 POLARISATION DES MODES DE TRANSPORTS 63
3.1.3 VALEUR SYMBOLIQUE 66

3.2 PRÉSENTATIONS DES QUARTIERS PLANIFIÉS AUTOUR DE TROIS GARES CEVA 68
3.2.1 LANCY-PONT-ROUGE 68
3.2.2 FICHE PROJET 71
3.2.3 EAUX-VIVES 72
3.2.4 FICHE PROJET 75
3.2.5 ANNEMASSE 76
3.2.6 FICHE PROJET 79

3.3 COMPARAISON DES VILLES ET PROJETS ÉTUDIÉS 80
3.3.1 TABLEAU COMPARATIF 80

CONCLUSION GÉNÉRALE 83

BIBLIOGRAPHIE 89

ANNEXES 101

LISTE DES ACRONYMES

ARC	Assemblée régionale de coopération du Genevois français
ATE	Association transports et environnement
BHNS	Bus à haut niveau de service
CAS	Certificate of Advanced Studies
CDDRA	Contrat de Développement Durable Rhône-Alpes
CERN	Organisation européenne pour la recherche nucléaire
CEVA	Cornavin- Eaux- vives- Annemasse
CFF	Chemins de fer fédéraux
CHUV	Centre hospitalier universitaire vaudois
CIO	Comité international olympique
COPIL	Comité de pilotage
CRFG	Comité régional franco-genevois
DCTI	Département genevois des constructions et des technologies de l'information
DTA	Directive territoriale d'aménagement
DTPR	Développement des transports publics régionaux
DTT	Direction des Transports Terrestres
EMS	Etablissements médico-sociaux
EPFL	École polytechnique fédérale de Lausanne
GLCT	Groupement local de coopération transfrontalière
GTE	Groupement transfrontalier européen
HCR	Haut Commissariat des Nations unies pour les réfugiés
hepia	Haute école du paysage, d'ingénierie et d'architecture
IBA	Internationale Bauausstellung

LFInfr	Loi sur le fonds d'infrastructure
LUMin	«Loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière»
MSC	Mediterranean Shipping Company
OBA	Office des bâtiments
OFT	Office fédéral des transports
OLO	Office du logement
OMS	Organisation mondiale de la santé
ONU	Organisation des Nations unies
PALM	Projet d'agglomération Lausanne-Morges
PLQ	Plans localisés de quartier
PLU	Plan local d'urbanisme
PPA	Plan partiel d'affectation
RER	Réseau express régional
RFF	Réseau ferré de France
SBB GmbH	Schweizerischen Bundesbahnen Gesellschaft mit beschränkter Haftung
SCOT	Schéma de cohérence territoriale
SHON	Surface hors œuvre nette
SNCF	Société nationale des chemins de fer français
SOVALP	Société de valorisation la Praille
TSOL	Tramway du Sud-Ouest lausannois
UNIL	Université de Lausanne
ZAC	Zone d'aménagement concerté
Zurich HB	Zurich Hauptbahnhof
ZVV	Zürcher Verkehrsverbund

«Cela fait cent ans que Genève attend ce maillon manquant du réseau ferroviaire franco-suisse. Genevois, Français, Suisses; citoyens, politiciens, acteurs de la vie régionale: au-delà des divergences, nous sommes tous réunis aujourd'hui pour fêter – enfin! – le démarrage de ce chantier du siècle»

Mark Muller, Président du Conseil d'Etat genevois. Communiqué de presse conjoint de la délégation du Conseil d'Etat au CEVA, des Chemins de fer fédéraux (CFF) et de l'Office fédéral des transports (OFT). Berne/Genève, 15.11.2011

INTRODUCTION

INTRODUCTION

Le territoire franco-valdo-genevois a connu au début du 21ème siècle un événement qui devrait radicalement transformer ce territoire. En effet en 2001 la réactualisation du projet de liaison ferroviaire entre la gare de Genève Cornavin et la gare d'Annemasse à permis de dynamiser toute une région à cheval sur deux pays. Le projet CEVA permet aux autorités politiques franco-suisses de réinventer la mobilité dans le Grand-Genève, afin de relever les défis d'un bassin de vie de plus d'un million d'habitants répartis sur 2 pays, deux cantons et deux départements. Quotidiennement ce sont près de 275'000 personnes qui se rendent dans le Canton de Genève et près de la moitié de ces déplacements sont pendulaires. Afin de garantir l'attractivité de cette région, il incombait aux autorités de développer une offre de transport moderne à l'échelle du territoire. La Confédération Helvétique, la France, le Canton de Genève, le Canton de Vaud, la Région Rhône Alpes, les CFF et la SNCF se sont ainsi engagés par un protocole d'accord pour exploiter en commun la nouvelle ligne ferroviaire CEVA. Cet accord s'avère particulièrement important puisqu'il donne la possibilité à la région franco-valdo-genevoise de se doter d'un réseau express régional. D'une longueur de 16 kilomètre la ligne CEVA reliera le centre de Genève au centre d'Annemasse en irriguant les principaux quartiers de l'agglomération. La liaison ferroviaire connectera ainsi les réseaux français et suisse et permettra la réalisation d'un large système de transports publiques rapides et modernes sur plus de 230 km de lignes et 40 gares. La desserte sera structurée principalement autour des gares de Genève Cornavin et d'Annemasse, mais devrait à terme multiplier les liaisons et les correspondances sur l'ensemble des gares et des stations. Ainsi l'effet frontière dans les modes déplacement serra supprimé, et des villes comme Nyon, Coppet, Evian, Bellegarde-sur-Valserine ou Annecy se verront connectées. Dans l'hyper centre de l'agglomération ce seront cinq nouvelles gares qui seront réalisées à Lancy, Carouge, Champel, aux Eaux-Vives et Chêne-Bourg. Il est évident que l'impact d'une telle structure de transports dans la région sera énorme et que le contexte urbain devrait en être profondément modifié. Pour reprendre les propos de Sonia Lavadinho ; «les interfaces de mobilité sont le réceptacle de flux croisés, dont l'attractivité est renforcée par le cumul croissant des fonctions complémentaires à celles de mobilités ».[1] Ainsi une gare en ville ne représente pas uniquement la porte de départ vers un autre lieu, mais représente aujourd'hui la possibilité de construire une véritable centralité autour de celle-ci. Les opportunités pour y parvenir sont variées et il est maintenant fréquent que les gares ou leurs quartiers adjacents proposent des espaces dédiés à la vente (ventes de toutes sortes, du fleuriste au libraire en passant par le bijoutier ou le magasin d'électronique). Mais plus qu'un lieu propice aux achats, les gares modernes proposent également une multitude de services qui ne concernent plus uniquement l'usager de la structure de transports. Il est fréquent de trouver maintenant dans le périmètre immédiat de la gare, une salle de sport, des salles de cinéma, des restaurants ou des écoles. De plus le socle des quartiers de gares, qui sont les espaces publics, offre de plus en plus la possibilité de s'y arrêter, de s'y reposer un temps avant de reprendre ses occupations. En effet la qualité des espaces publiques parait de plus en plus souvent être recherchée.

1 Lavadinho Sonia, Urbia n°13, Université de Lausanne, Les hubs de vie: quelles opportunités pour faire la ville au-delà de la mobilité, p.95

François Ascher nous dit par exemple que :

> «L'importance qu'a pris la mobilité quotidienne dans la vie des citadins exige que l'on accorde plus de place à la qualité des déplacements, qui ne doivent pas être considérés seulement comme des pratiques obligées, mais qui doivent être traités comme des temps de la vie urbaine à part entière, sûrs et confortables, riches en opportunités de toutes sortes et sources de plaisirs multiples. »[2]

A partir de ces différentes constations, je me suis rapidement questionné sur le futur des nouvelles gares de la ligne CEVA. Comment ce projet allait-il s'inscrire dans le tissu urbain de l'agglomération genevoise, allait-il proposer de nouvelles attractivités dans les quartiers, serait-il une opportunité pour redynamiser certains quartiers ? Toutes ces questions sont le fondement du questionnement principal de ce travail :

> **Quelle urbanisation autour des nouvelles gares ?** Autrement dit, quels changements pourraient connaître les quartiers du grand Genève bientôt irrigué par cette nouvelle offre de Réseau Express Régional dans l'agglomération?

Cette études vise donc à répondre à ces questions, et pour me donner les moyens d'y parvenir, le travail à été organisé selon une méthode en deux points. Premièrement une étude prospective qui à été alimentée par cinq interviews de personnes directement impliquées dans la réalisation du projet CEVA, mais également par de nombreuses lectures sur l'ensemble des thématiques pouvant être associées à ce projet. Deuxièmement une étude comparative qui m'a permis de prendre connaissance des expériences d'autres agglomérations, qui se sont elles aussi dotées récemment de structure de transport de type RER et de chercher à comprendre l'évolution et le développement de différents quartiers autour de leur gare. Il était important pour moi de pouvoir comprendre quels sont les facteurs à réunir pour faire fonctionner et vivre un quartier de gare. Comment ces quartiers s'organisent-ils et comment sont-ils aménagés ? Ces quartiers peuvent-ils être complémentaires les uns aux autres dans un projet à l'échelle d'une agglomération, ou sont-ils forcément différents ? Pour tenter de répondre à ces questions je me suis intéressé au cas des villes de Zurich, Bâle et Lausanne, qui m'ont semblé particulièrement intéressantes pour cette démarche. Zurich s'est dotée depuis les années 90 du plus grand réseau RER de Suisse, Bâle et son contexte trinational m'a semblé particulièrement comparable aux enjeux que Genève connait. Quant à Lausanne, cette ville jouit d'une réputation très positive et se distingue par le dynamisme de son centre urbain et la grande réussite de son métro réalisé dans les années 2000.

2 Ascher François, Urbia n°13, Université de Lausanne, Les hubs de vie: quelles opportunités pour faire la ville au-delà de la mobilité, p.95

En parallèle de ces recherches je me suis également efforcé de démonter plusieurs hypothèses applicables au projet CEVA, que je peux formuler ainsi :

- Le projet CEVA ne peut pas être associé uniquement à une liaison ferroviaire, mais représente en réalité, un peu à la manière d'un iceberg la pointe émergée d'un projet d'ampleur permettant le renouvellement urbain de toute une région.
- Le projet CEVA est une forme de matérialisation concrète du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, qui associe durablement deux cantons suisses et deux département français dans un avenir commun.

Afin de structurer cette étude, le document à été organisé en trois parties. La première partie nous permet de comprendre les enjeux d'une liaison RER pour l'agglomération franco-valdo-genevoise, son contexte, ses besoins et l'organisation d'un tel projet d'un point de vu transfrontalier. La seconde partie nous permet de prendre un peu de recul et de tirer partie de l'expérience d'autres villes qui connaissent des situations similaires à celle de Genève. Cette partie permet de comparer les projets et de les confronter aux paramètres du contexte franco-valdo-genevois. Enfin la troisième partie dressera les perspectives de développement autour des nouvelles gares CEVA et fera le point sur l'état de leurs planifications tout en apportant une réponse aux questionnements principaux précédemment formulés dans ce travail.

Photo : Système d'information du territoire de Genève (SITG)

PREMIÈRE PARTIE : L'ENJEU D'UNE LIAISON RER DANS L'AGGLOMÉRATION

1.1 CONTEXTE DE L'AGGLOMÉRATION DU GRAND GENÈVE

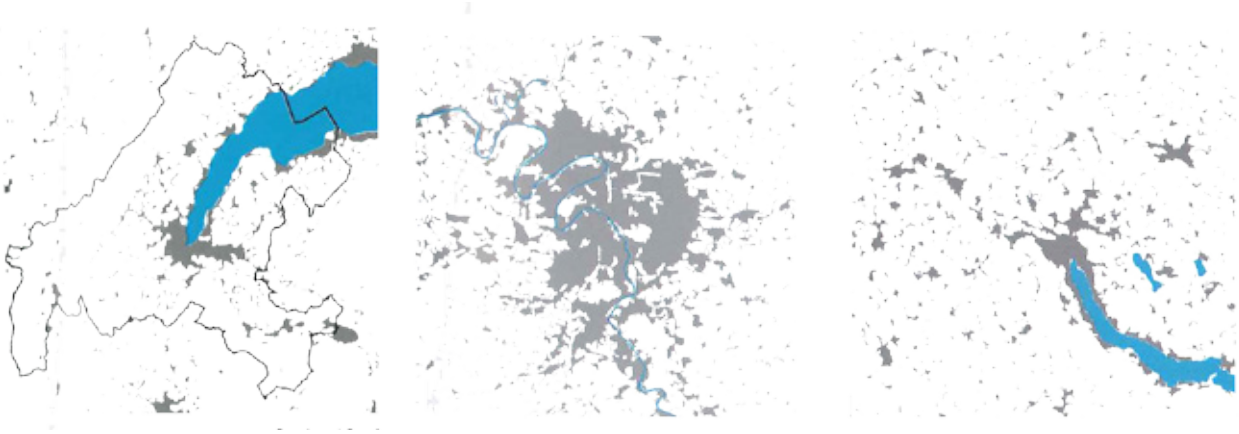
1.1.1 GENÈSE DU PROJET D'AGGLOMÉRATION

Depuis le début du 21ème siècle, la région franco-valdo-genevoise ou plutôt le Grand Genève est une agglomération binationale en pleine construction au cœur de l'Europe. CEVA est l'un des projets phares pour le développement de l'agglomération, et il est intéressant de se plonger dans son histoire pour comprendre comment ce territoire se dessine et comment il s'organise. Débutons cette rétrospective par le 5 décembre 2007, qui est une date particulièrement importante à retenir pour la construction de l'agglomération. En effet, c'est le 5 décembre 2007 à Genève, que « les partenaires du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois ont signé formellement la Charte d'engagement du Projet d'agglomération »[1]. Ainsi ce territoire politiquement fractionné se retrouve uni autour d'un développement commun. L'agglomération s'articule autour:

> « d'un schéma ancien de développement radioconcentrique prolongé par étirement en ruban suivant les axes de transports traditionnels […] qui à évolué pour se développer de façon polynucléaire à proximité des grands nœuds ».[2]

A travers cette morphologie, le territoire de l'agglomération réunit ainsi deux pays (la France et la Suisse), deux cantons (Vaud et Genève), deux départements français (l'Ain et la Haute-Savoie), une région française (la Région Rhône-Alpes), pour une superficie totale de 1'900 km^2. Ce bassin de vie regroupe 204 communes (112 en France, regroupées en 10 communautés de communes et 92 communes en Suisse) en conséquence de quoi, ce sont 914 300 habitants au 1er janvier 2010[3] qui y résident et y travaillent. En comparaison avec d'autres aires urbaines européennes l'ordre de grandeur est semblable à celle de Londres, Paris ou Zurich. Cependant seulement 20% de l'agglomération est urbanisée.[4]

Figure n° 1 : Genève Agglo 2030, page 39 Comparaison avec d'autres aires urbaines[5]



GENEVE PARIS ZURICH

1 Le Projet 2007 : un rendez-vous réussi. Synthèse du Projet d'agglomération 2007
2 BAILLY Antoine. Grandes infrastructures de transports, forme urbaine et qualité de vie. Paris, anthropos, p. 13
3 Communiqué de presse de l'Observatoire statistique transfrontalier, le 10 octobre 2013, Genève
4 Sous la direction de SURCHAT VIAL Nicole. Genève Agglo 2030. Marseille, Parenthèses, p.41
5 Sous la direction de SURCHAT VIAL Nicole. Genève Agglo 2030. Marseille, Parenthèses, p.39

La signature de cette première charte d'agglomération a pu se faire dans un climat favorable puisque différents facteurs institutionnels se sont montrés propices à la réalisation d'un tel projet. Plusieurs acteurs vont ainsi soutenir la démarche de la future agglomération du Grand Genève. Premièrement la Confédération Suisse qui s'engage pour le développement de ses agglomérations en soutenant notamment le développement de leurs infrastructures de transport via la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire[6] (LUMin) ou encore la loi fédérale sur le fond d'infrastructures (LFInfr) du 6 octobre 2006, pour autant que les projets prévus s'inscrivent dans une planification durable et globale des transports. L'Etat français intervient également en retenant la candidature transfrontalière[7] de l'agglomération franco-valdo-genevoise à la suite d'un appel à projet,[8] qui sera lancé dès le premier semestre de 2004 et qui laissera le choix à ses collectivités d'estimer les formes les plus adaptées à leur contexte, y compris les contextes transfrontaliers. La région Rhône-Alpes soutient elle aussi le projet d'agglomération à travers sa politique des « Grands Projets Rhône-Alpes ».[9] La région va ainsi financer à hauteur de

> « 11,5 millions d'euros répartis entre l'enveloppe de crédits régionaux mobilisée spécifiquement pour la mise en œuvre du programme d'actions à hauteur de 10 millions d'euros pour 5 ans (période 2010-2014) et 1.5 millions d'euros pour le soutien au programme d'études 2008/2010 ».[10]

La région Rhône-Alpes inscrit de cette manière la Charte du Projet d'agglomération comme Grand Projet et en fait la référence commune au Contrat de Développement Durable Rhône-Alpes (CDDRA).

La Charte du Projet d'agglomération de 2007 peut être considérée, en quelque sorte, comme la première pierre de l'édifice; elle a permis à ses 18 partenaires d'adhérer à un diagnostic partagé, et de s'accorder sur un développement désiré. Cinq ans après cette première charte une nouvelle mouture viendra consolider ses fondations et « permettra de développer une conscience d'appartenance à un même bassin de vie et surtout à une même communauté de destin »,[11] ainsi le jeudi 28 juin 2012 la Charte d'agglomération 2012 sera ratifiée. Cette nouvelle charte sera mise en place afin de préciser principalement les objectifs en matière de logements et d'emplois. A travers cette signature renouvelée, les partenaires du Grand Genève s'engagent pour le futur de l'agglomération et se préparent à accueillir 200 000 nouveaux habitants à l'horizon 2030,[12] selon les perspectives d'évolutions démographiques que connait aujourd'hui la région. Mais la charte engage surtout les 18 partenaires sur un rééquilibrage en matière d'accueil de ses futurs habitants ainsi que sur la création d'emplois supplémentaires à l'échelle du Grand Genève. Une répartition de 50 % des nouveaux habitants à Genève et de 50 % en France et dans le District de Nyon est souhaitée. Il en va de même pour les emplois, toujours à l'horizon 2030 ce sont 100 000 emplois supplémentaires qui sont attendus et 30% de ces nouveaux emplois

6 Loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière (LUMin), Chapitre 4 Contributions destinées aux infrastructures de transport dans les villes et dans les agglomérations, Art. 17a, b et c. du 22 mars 1985 (Etat le 1er août 2011)

7 Cahier annexe n°8 du Projet d'agglomération 2007, Le Projet de Coopération métropolitaine, chapitre 1.1 p.7

8 Pour un rayonnement européen des métropoles françaises, Éléments de diagnostic et orientations, CIADT du 18 décembre 2003

9 Label Grand Projet de la Région Rhône-Alpes- Protocole d'actions- 22 octobre 2009, p.7

10 Label Grand Projet de la Région Rhône-Alpes- Protocole d'actions- 22 octobre 2009, Montant du protocole et articulation aux différents dispositifs régionaux. p.10

11 Signature de la Charte du Projet d'agglomération 28 juin 2012, Introduction, p.5

12 Signature de la Charte du Projet d'agglomération 28 juin 2012, Les grands objectifs de rééquilibrage, p.14

seront créés sur le territoire français, avec une attention particulière sur les emplois qualifiés.[13] De façon plus générale, la charte d'agglomération du Grand Genève s'inscrit dans la continuité de la charte de 2007 et permet de poursuivre les dialogues initiés afin de répondre aux défis en termes de mobilité, d'aménagement, d'environnement, de cohésion sociale, d'emplois et de développement économique.

Il semble nécessaire de préciser que les chartes d'agglomération successives de 2007 et de 2012 n'auraient pu voir le jour sans un travail important en amont. Il faut retenir en particulier la charte de 2003 dite du développement des transports publics régionaux (DTPR). Cette démarche qui obtient le soutien de l'Europe à travers le programme INTERREG 3A[14] sera « l'une des expériences pilotes conduites au plan européen pour surmonter, de manière opérationnelle, un effet frontière particulièrement flagrant ».[15] La charte de 2003 DTPR sera particulièrement importante dans la réalisation de CEVA puisqu'elle place ce projet parmi les quatre projets stratégiques[16] souhaités par la région franco-valdo-genevoise, mais cette charte a avant tout une vocation plus large de développement des transports publics. On relèvera encore deux autres dates principales qui peuvent être considérées comme préalables à la charte d'agglomération que l'on connait aujourd'hui. Ainsi en 1997 la Charte d'aménagement de l'agglomération transfrontalière franco-valdo-genevoise, est établie par le Comité Régional Franco-Genevois CRFG.[17] Ce comité composé par la Confédération suisse, l'Etat français, le canton de Genève et les départements de l'Ain et de Haute-Savoie a coordonné dix projets transfrontaliers, notamment l'espace entourant l'aéroport de Genève, qui est identifié comme un pôle majeur de développement économique. La dernière date à retenir est 1973 et la création du CRFG qui sera la plus ancienne instance officielle de coopération transfrontalière franco-suisse. Ce comité est créé à la suite d'un échange de lettres entre l'Etat français et la Confédération Helvétique à la suite de l'apparition d'un marché du travail transfrontalier dans le canton de Genève.[18] Aujourd'hui le CRFG existe toujours et se veut être un lieu d'échanges et de concertations entre les partenaires de la coopération transfrontalière de manière à définir des stratégies communes pour un développement harmonieux de la région franco-valdo-genevoise. Le canton de Vaud, les préfectures de la région Rhône-Alpes, la région Rhône-Alpes ainsi que l'ARC-Association Régionale de Coopération des collectivités du genevois- font maintenant également partie du CFRG.

13 Signature de la Charte du Projet d'agglomération 28 juin 2012, Les grands objectifs de rééquilibrage, p.14

14 www.are.admin.ch/themen/international/00853/index.html?lang=fr, consulté le 26.12.13

15 Charte des Transports publics, Préface, Genève-Lyon Juin 2003, p.6

16 Charte des Transports publics, 2b Projets stratégiques, Genève-Lyon Juin 2003, p.18

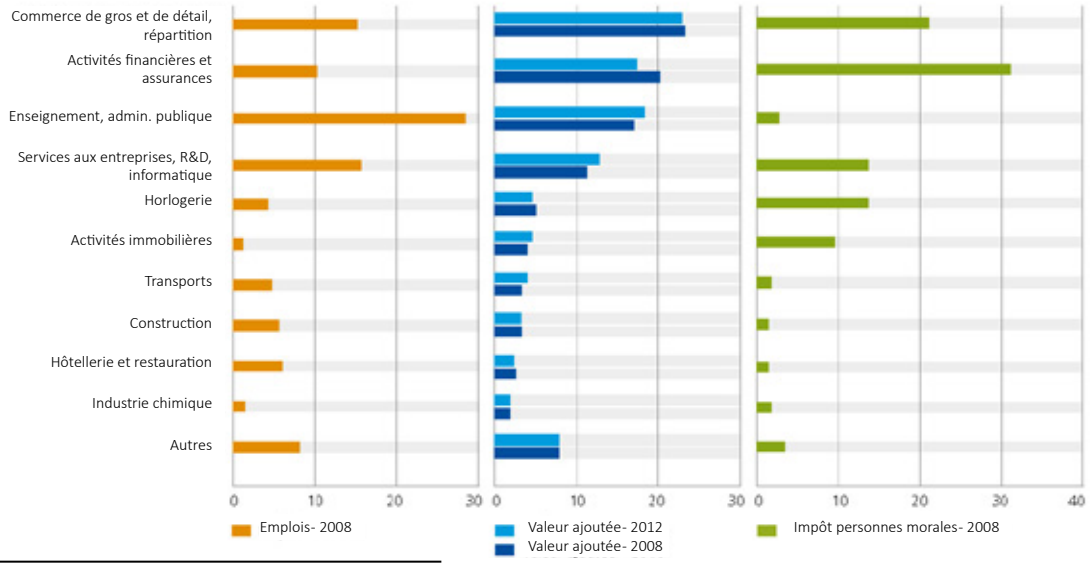
17 Sous la direction de SURCHAT VIAL Nicole. Genève Agglo 2030. Marseille, Parenthèses, p.45

18 www.crfginfo.org/article.php3?id_article=352, consulté le 28.12.13

1.1.2 ECONOMIE ET EMPLOIS

Pour comprendre le contexte du Grand Genève et de la réalisation de CEVA, il est indispensable de s'intéresser à la question de l'emploi dans l'agglomération. Il faut savoir que Genève est une ville internationale qui à la particularité de concentrer un grand nombre de compétences diverses qui lui assurent un développement important, une économie forte et un niveau de vie particulièrement élevé. Le dernier classement Mercer[19] de 2012 place ainsi Genève à la 8ème place des villes où la qualité de vie est la plus agréable dans le monde. De nombreuses organisations internationales, gouvernementales ou non ainsi que des multinationales étrangères font le choix d'installer leurs sièges dans le canton. L'ONU, le CERN, le HCR, l'OMS et encore bien d'autres[20] en sont des exemples. Au total ce sont 931 multinationales, Suisse ou étrangères qui représentent à elles seules 76'177 emplois soit 27,8% des emplois genevois.[21] La situation géographique de Genève au centre de l'Europe ainsi que sa stabilité politique directement liée au fédéralisme Suisse assurent au canton une attractivité indéniable. Le canton est donc un véritable moteur pour l'ensemble de l'agglomération et ce sont 435'000 personnes[22] qui occupent aujourd'hui un emploi dans les différents secteurs de l'économie grâce au dynamisme de l'agglomération et 300'000 personnes[23] uniquement pour le canton de Genève. Le tissu économique genevois est principalement occupé par le secteur tertiaire qui représente 85% des emplois, viennent ensuite le secteur secondaire avec 15% des emplois, puis le secteur primaire qui représente 0,5% des emplois.[24] Le graphique suivant montre le poids des principales branches d'activités dans le canton de Genève, en 2008 et en 2012 en pourcent d'emploi, de valeur ajoutée ainsi qu'en impôt.

Figure n° 2 : Emplois, valeur ajoutée et impôts [25]



19 www.mercer.com/press-releases/qualityoflivingprcanadafr, consulté le 17.01.14

20 www.unog.ch/, consulté le 17.01.14

21 Blaise Goetschin et Jacques Jeannerat, Genève : LES MOTEURS DU DEVELOPPEMENT, novembre2013,p.45

22 Office cantonal de la statistique – OCSTAT, Espace transfrontalier genevois, Emploi total en 2008

23 Observatoire statistique transfrontalier, L'espace transfrontalier genevois poursuit sa croissance, synthèse 2013, marché du travail, p.11

24 Projet d'agglo, Cahier N° 11 – 1, Synthèse de la connaissance du tissu économique franco-valdo-genevois, Structure du tissu économique genevois, p.19

25 Blaise Goetschin et Jacques Jeannerat, Genève : LES MOTEURS DU DEVELOPPEMENT, novembre 2013, p.24

Photo : BIBC
MIKAEL MEYER

Afin de préciser les 85% d'emplois du secteur tertiaire il est important de savoir que l'une des spécificités de Genève est son grand nombre de banques privées, mais également de banques étrangères implantées dans le canton;[26] à cela s'ajoutent encore le négoce des matières premières, le commerce de gros ou le commerce de pétrole brut.[27] Un tiers du commerce total mondial du pétrole brut est négocié à Genève. La présence de grands armateurs comme MSC, Mediterranean Shipping Company Holding SA ou de grands bureaux d'avocats spécialisés en droit international privé ou d'arbitrage est directement liée à la présence des grandes sociétés de négoces dans le canton. La part du secteur secondaire qui représente 15% des emplois du canton s'explique par la présence importante de l'horlogerie. Genève occupe la 3ème place d'après le nombre d'emplois et la 4ème par le nombre d'entreprises dans la branche horlogère sur le plan Suisse. La particularité de Genève dans ce secteur est de s'être spécialisée dans la haute horlogerie. Des entreprises comme Rolex, Cartier ou Omega, pour ne citer qu'elles s'imposent comme principaux employeurs privés du canton. Toujours dans le secteur industriel s'ajoute encore la chimie et la pharma, qui représentent une part importante du secteur secondaire genevois. Nous pouvons ainsi nommer entre autre Givaudan qui occupe 20.3% des emplois de la branche ou encore Firmenich qui en occupe 13.2% sur un total de près de 30'000 emplois.

Ce chapitre permet d'avoir un aperçu complet des principales ressources économiques dans l'agglomération et d'appréhender déjà quelque peu le prochain sous-chapitre, qui concerne la démographie exponentielle que connait l'agglomération. Mais avant cela il est encore nécessaire de s'intéresser un peu plus à la situation de l'emploi. Globalement depuis 2001 la situation de l'emploi dans l'agglomération a été en constante progression, seule la vallée de l'Arve a vu la courbe de ses emplois chuter, ce qui n'a pas empêché le département de Haute-Savoie de voir son nombre d'emplois augmenter. En 2011 ce sont plus 17'000 nouveaux emplois qui ont été créés pour le territoire franco-valdo-genevois, soit une croissance de 1.6% qui s'inscrit dans la continuité de 2010 où la croissance de l'emploi s'était placée à 1.7%. Comme nous avons pu le voir précédemment Genève est le principal moteur de cette croissance, avec un taux 2.2% il en va de même pour le canton de Vaud 2.2% aussi. La Haute-Savoie se montre également dynamique avec une croissance de 1.2%. En revanche le département de l'Ain peine à suivre ces chiffres et ne croît que de 0.1% en 2011.[28] Terminons à présent cette partie en nous intéressant aux chiffres du chômage dans l'agglomération. De manière générale la situation est plutôt bonne pour l'ensemble de l'agglomération, en Haute-Savoie le taux de chômage pointe à 7.2%; dans l'Ain ce taux est à 6.7%, ce qui reste bien inférieur au taux national moyen français,[29] qui est de 9.4%. Pour le canton de Genève ce taux est de 5% mais demeure le plus haut de Suisse,[30] où le taux de chômage moyen n'est que de 3.4%.

26 Blaise Goetschin et Jacques Jeannerat, Genève : LES MOTEURS DU DEVELOPPEMENT, novembre2013,p.25

27 Blaise Goetschin et Jacques Jeannerat, Genève : LES MOTEURS DU DEVELOPPEMENT, novembre2013,p.27

28 Observatoire statistique transfrontalier, L'espace transfrontalier genevois poursuit sa croissance, synthèse 2013, marché du travail, p.10

29 Projet d'agglo franco-valdo-genevois, annexe1, diagnostic, juin2012, p.17

30 Ibid.

1.2 UNE NOUVELLE LIGNE RER POUR RÉPONDRE AUX BESOINS DE MOBILITÉ

1.2.1 UNE DÉMOGRAPHIE EXPONENTIELLE

Nous avons vu dans le sous-chapitre relatif à l'économie et à l'emploi que l'agglomération a créé plus de 17'000 postes en 2011, ce qui s'inscrit dans la continuité de la dernière décennie. Ces nouveaux emplois stimulent donc directement les chiffres de la démographie du territoire franco-valdo-genevois et sont par ailleurs très similaires à ceux observés dans le sous-chapitre précédemment cité. Depuis 2006 la population augmente de 1.3% par an, ce qui représente une moyenne de 13'300 nouveaux habitants,[31] mais le canton de Genève, le canton de Vaud, le département de la Haute-Savoie et le département de l'Ain ne contribuent pas de la même façon à cette évolution démographique. Pour la période allant de 2006 à 2012 la progression de la population dans le canton de Genève ne dépasse pas les 1% par an, en revanche il est de 1.2% par an pour le département de l'Ain et de 1.3% par an pour le département de la Haute-Savoie et monte même jusqu'à 1.7% par an pour le canton de Vaud.[32] Ces chiffres se montrent encore plus vigoureux si l'on ne prend que le Genvois francais pour la Haute-Savoie avec une augmentation de 2.1% et il en va de même pour le district de Nyon avec une augmentation de 2.0%.[33] Cette augmentation est la conjonction de deux facteurs, le premier étant un solde naturel naissance-mortalité positif et deuxièmement un nombre plus important de migrants arrivant que d'émigrants quittant la région. A titre d'exemple, le solde naturel du canton de Genève est de +0.4% et le solde migratoire est +0.6%.[34] Il est encore à noter que le poids démographique du canton de Genève qui était supérieur à 60% dans les années 60, a diminué progressivement pour ne représenter plus que 51% en 2006.[35] Le district de Nyon à quant à lui, vu son poids démographique progresser pour passer de 8.3% à 10.7% et il en va de même pour la partie française de l'agglomération, qui comprend le Genevois-français ainsi que l'Ain, pour passer de 32% à pratiquement 40%.[36] Les statistiques démontrent que l'agglomération comporte une forte proportion de jeunes actifs entre 25 ans et 49 ans, en particulier à Genève où la moyenne d'âge est de 40 ans,[37] ce qui est identique à la moyenne Suisse. Ceci se vérifie également dans le Genevois-français avec là aussi, une forte proportion de jeunes actifs entre 25 ans et 49 ans et une moyenne d'âge de 37 ans contre près de 40 ans pour la France.[38]

31 Observatoire statistique transfrontalier, L'espace transfrontalier genevois poursuit sa croissance, synthèse 2013, marché du travail, p.7

32 Observatoire statistique transfrontalier, L'espace transfrontalier genevois poursuit sa croissance, synthèse 2013, marché du travail, p.6

33 Ibid.

34 Ibid.

35 Projection démographique, Espace transfrontalier genevois 2010-2040, Statistique Vaud, Rapport technique, octobre 2012, 3.1.3 Répartition géographique de la population, p.19

36 Ibid.

37 Projection démographique, Espace transfrontalier genevois 2010-2040, Statistique Vaud, Rapport technique, octobre 2012, 3.1.3 Répartition géographique de la population, p.21

38 Ibid.

1.2.2 PÉNURIE DU LOGEMENT

Nous avons pu voir que la croissance économique et démographique étaient fortement liées dans le cas de la région franco-valdo-genevoise, mais cela a également une conséquence pratiquement directe sur la demande en logement. A Genève, le taux de logements vacants est particulièrement tendu, il était de 0.15% en 2006 puis 0.25% en 2011.[39] La pénurie de logement s'est singulièrement accentuée depuis 13 ans, puisque le taux de logements vacants en l'an 2000 avoisinait les 1.6%.[40] Dans le cas du district de Nyon la situation est pratiquement identique à celui du taux de Genève, avec 0.32% de logements vacants en 2011.[41] En revanche, côté français la situation est plus détendue, avec un taux de 6.6% dans le Genevois-français en 2008.[42] Le taux de logements vacants en France est cependant calculé différemment qu'en Suisse et s'avère être beaucoup plus large. Les mises en construction de nouveaux logements dans l'agglomération franco-valdo-genevoise sont pourtant nombreuses. En 2011 ce sont 7'300 logements qui ont été réalisés et 6'300 en 2012. Genève a ainsi construit en moyenne sur les dix dernières années 1'400 logements par an et 1'900 logements ont été mis en chantier en 2011.[43] La rareté des logements implique que le prix du m^2 dans le Grand Genève est particulièrement élevé en comparaison aux régions voisines, arc lémanique excepté. Le prix moyen du m^2 à Genève atteint 6'618 euros, pour la partie de l'Ain du Genevois-français la moyenne est de 4'400 euros le m^2 et pour la partie Haute-Savoie du Genevois-français la moyenne est à 3'740 euros le m^2. En comparaison le prix du m^2 en Rhône-Alpes est en moyenne à 3'100 euros.

39 Projection démographique, Espace transfrontalier genevois 2010-2040, Statistique Vaud, Rapport technique, octobre 2012, 3.1.3 Construction, logement, aménagement du territoire, p.31

40 Communiqué de presse de l'Office cantonal de la statistique (OCSTAT), Taux de vacance des logements à Genève au 1er juin 2013, Genève, le 25 juillet 2013

41 Projection démographique, Espace transfrontalier genevois 2010-2040, Statistique Vaud, Rapport technique, octobre 2012, 3.1.3 Construction, logement, aménagement du territoire, p.32

42 Ibid.

43 Observatoire statistique transfrontalier, L'espace transfrontalier genevois poursuit sa croissance, synthèse 2013, marché du travail, p.14

1.2.2 CONGESTION DU TRAFIC ROUTIER ET DES TRANSPORTS PUBLICS

Une des conséquences du développement galopant de l'espace transfrontalier genevois est la saturation progressive de ses infrastructures de transports. Entre 1960 et 2006 la région est passée de 428'000 habitants à près de 870'000 habitants, ce qui représente un doublement de la population sur 60 ans. L'augmentation de la population semble même s'accélérer ces dernières années, puisque nous avons vu que l'agglomération accueille depuis maintenant une dizaine d'année plus de 15'000 nouveaux habitants par an dans la région. Une bonne partie de ces nouveaux résidents s'installent dans le Genevois-français et plus particulièrement le Genevois-français de Haute-Savoie, puisque cette région de l'agglomération est l'espace le plus dynamique en matière de construction de logements, comme nous pouvons le voir sur le graphique suivant (Figure n° 3) et que le prix du m^2 est plus abordable que dans le reste du territoire franco-valdo-genevois. Le résultat de cette croissance engendre un trafic automobile particulièrement important aux frontières du canton de Genève (frontière nationale et cantonale). On relève ainsi, un jour ouvrable moyen, un flux en véhicules individuels motorisés à la frontière Genève-Vaud de 60'900 véhicules, 118'900 pour la frontière Genève-Haute-Savoie et 51'600 pour la frontière Genève-Ain comme le montre la représentation suivante (Figure n° 4). Le principal problème que rencontrent ces pendulaires est une saturation pratiquement totale des axes routiers aux heures de pointe que ce soit sur l'autoroute de contournement de Genève ou sur les plus petites routes de campagne sortant du canton. Le trafic automobile propre au canton qui représente la moitié de la population du Grand Genève vient compléter cette charge de trafic à laquelle s'ajoute encore la difficulté de traverser l'agglomération par effet d'entonnoir sur les ponts qui permettent de passer d'une rive à l'autre du canton de Genève. Comme l'annonce le comité régional franco-genevois sur leur site internet:

« Les engorgements liés à un trafic pendulaire croissant risquent à terme d'altérer l'attrait et le développement de notre région. D'où la volonté d'y développer un réseau de transports publics plus performant ».[44]

Le Canton de Genève a pris la mesure du besoin d'infrastructures de transports publics efficaces et depuis les années 90 reconstruit entièrement son réseau de tramway. Genève s'était en effet équipé dès le début du 20ème siècle d'un très large réseau de tramway qui couvrait 125km de lignes franchisant les frontières; on pouvait ainsi rejoindre le centre-ville depuis Chancy, Jussy, Versoix, Hermance pour les localités genevoises les plus excentrées mais il était également possible de rejoindre Genève depuis des localités françaises comme Douvaine, Ferney, Saint-Julien ou Annemasse.[45] Dès 1945 ces installations sont démantelées pour faire place au moyen de transport moderne de l'époque, l'automobile ou plutôt le « dieu Auto »[46] pour reprendre les termes utilisés par Jean-Marie Duthilleul dans le livre « CIRCULER ». A ce jour, une soixantaine de kilomètres de rails ont été reconstruits et quatre lignes y circulent à une haute cadence. Des extensions de ces lignes sont prévues en direction de Saint-Julien, Saint-Geny et Annemansse. Cependant, comme l'indique Mme Caroline Monod dans son interview du 10.01.14, le tramway ne répond pas à une fonction de desserte large comme pourrait l'être un RER mais ce mode de déplacement est d'avantage un transport dans les quartiers soit une desserte fine avec des arrêts fréquents tout les 300 mètres généralement. Le RER (ou Réseau express régional) actuellement en place

44 www.crfginfo.org/breve.php3?id_breve=27&var_recherche=mobilite, consulté le 19.01.2014

45 Feuille d'Avis Officielle de la République et canton de Genève, Genève, Le tram à Genève: histoire de rails vendredi 8 septembre 2006

46 Jean-Marie Duthilleul, Circuler, Quand nos mouvements façonnent la ville – Direction d'ouvrage : Jean-Marie Duthilleul, Editions Alternatives 2012

à Genève et qui transporte déjà aujourd'hui plus 30'000 personnes par jour entre Genève-Cornavin et Lausanne gare en passant par l'ensemble des stations jalonnant la côte vaudoise (Versoix, Coppet, Rolle, etc.) a vu sa fréquentation augmenter de 36% de 2005 à 2010, passant donc de 22'000 à 30'000. Il en va de même pour la partie de réseau RER desservant le département de l'Ain, entre 2005 et 2010 la fréquentation a augmenté de 93% soit 2'300 passagers en 2005 et 4'400 en 2010. L'augmentation la plus spectaculaire de personnes entrant dans le canton de Genève en transports publics (en % et pas en valeur absolue) s'est faite entre Saint-Julien et Genève où le chiffre est passé de 400 à 1'500 personnes, soit une augmentation de 275% alors que la ligne de tramway qui est prévue sur cet axe n'a pas encore été réalisée. Cependant le réseau RER en place souffre d'un problème particulièrement important, le tronçon Sud (entre Annemasse et la gare des Eaux-Vives) et le tronçon Nord (qui rayonne depuis la gare de Genève Cornavin en direction de Lausanne ou en direction du département de l'Ain) ne sont pas connectés entre eux, ainsi pas moyen de traverser la ville en RER. La solution du désengorgement de l'agglomération passera donc par le développement du chaînon manquant de 16 km pour la réalisation d'un réseau express régional, qui permettra de connecter Coppet à Evian en passant par l'hyper centre de l'agglomération et notamment les gares de Genève-Cornavin, Lancy Pont-rouge, Genève Eaux-Vives et Annemasse ainsi que de nombreuses haltes comme Carouge-Bachet ou Champel-Hôpital. Ce projet que l'on connait maintenant sous le nom de CEVA « est le trait d'union entre deux rives, deux cantons et deux pays »[47] et est présenté comme une réponse pratique et écologique aux problèmes de déplacements urbains du Grand Genève. Au final, ce seront 230 km de lignes pour plus de 40 haltes et gares desservies.

Figure n° 3 : Grand Genève : Logements commencés par régions et années [48]

Figure n° 4 : Flux de déplacements à la frontière [49]

Figure n° 3

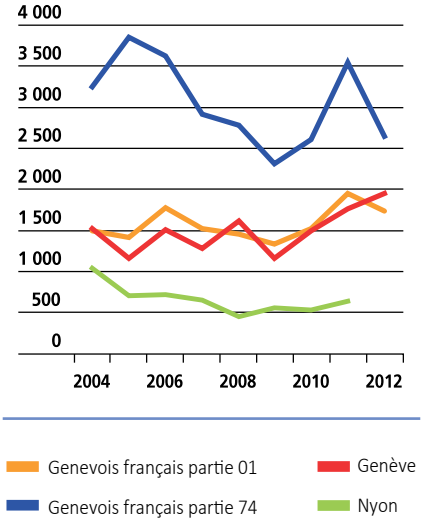
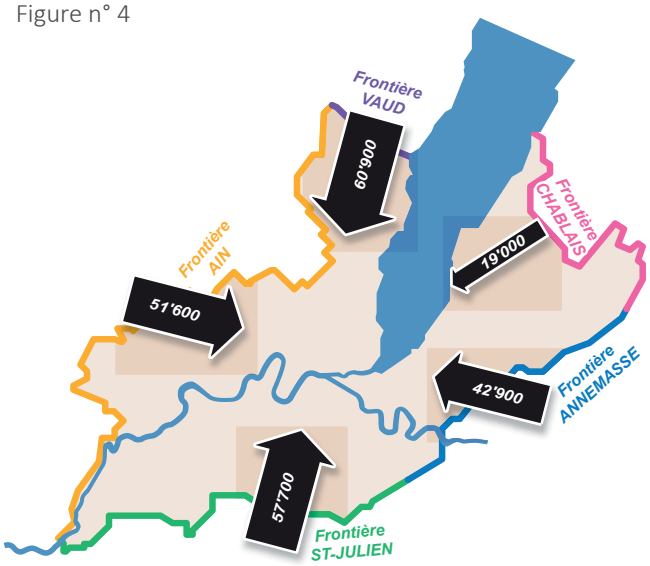


Figure n° 4



47 Direction de projet CEVA, Liaison Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse, p.3

48 Observatoire statistique transfrontalier, L'espace transfrontalier genevois poursuit sa croisance, synthèse 2013

49 Enquête sur les flux de déplacements à la frontière: comparaison 2002-2005-2011, rapport technique, 16.05.12, p.17

1.2 ORGANISATION DU PROJET SUR LE PLAN TRANSFRONTALIER

1.3.1 RÉTROSPECTIVE D'UN PROJET CENTENAIRE

Si CEVA apparaît aujourd'hui comme une évidence et se présente comme une véritable innovation pour le canton et sa région; la réalité historique démontre qu'il s'agit dans les faits d'un projet bien plus ancien, qui réapparait après 100 ans d'oubli. En effet, le 6 juillet 1884[50] déjà le peuple genevois était appelé à se prononcer sur deux variantes ferroviaires pour le canton. La première qui sera acceptée par 7040 OUI contre 3040 NON proposait un tracé en deux étapes reliant dans un premier temps Moillesulaz au Vollandes (Gares des Eaux-Vives), puis les Vollandes à Cornavin avec l'installation d'une gare provisoire (qui fonctionnera tout de même jusqu'en 2001) de manière à ne pas constituer un obstacle au prolongement de la ligne au moment de la réalisation de sa seconde étape. La deuxième variante, qui elle n'a pas été acceptée aurait dû relier directement Cornavin à Veyrier en passant par Carouge et Troinex, ce qui correspondait à une ceinture large de la ville et avait le désavantage en plus de son prix de n'arriver qu'à 6 km d'Annemasse, contre 2 km pour la première variante. Bien que le résultat de cette votation soit;

> « présenté comme une victoire du réalisme de l'économie genevoise […] en divisant le projet en deux étapes sans fixer de terme pour la réalisation de la seconde, le pouvoir consacre le primat des intérêts locaux ».[51]

La seconde partie de ce projet ne sera ainsi jamais réalisée, bien que le projet CEVA en soit une forme de concrétisation par sa capacité à reconnecter la gare de Cornavin à celle des Eaux-Vives. En mai 1888, c'est donc l'inauguration du premier tronçon de la ligne et le début de l'exploitation des voies entre Annemasse et les Eaux-Vives (anciennement Gare des Vollandes mais renommée le 12 juillet 1987 gare des Eaux-Vives). La fin du 19ème siècle est une période où les autorités genevoises se questionnent quant au futur tracé de la liaison entre la gare de rive droite et celle de rive gauche; l'exposition nationale de 1896 se préparait et pour cette occasion une nouvelle proposition de gare voit le jour proche du quartier de Plainpalais. Le Grand Conseil adopta un projet le 10 mars 1984, qui fut directement attaqué par un comité référendaire, qui craignait que ce nouveau projet hypothèque la liaison initialement prévue entre les gares de Cornavin et des Eaux-Vives. A la suite de cela, deux nouveaux projets pour connecter les rives droite et gauche du canton seront présentés, mais tous deux seront finalement abandonnés. A la suite de cette période d'incertitude sur la réalisation du tronçon manquant entre les deux gares du canton, une convention particulièrement importante sera finalement signée entre le canton de Genève, la confédération et les CFF.

« Les Chemins de fer fédéraux construiront sur la base d'un avant-projet, joint à la présente convention pour en faire partie intégrante, un chemin de fer à voie normale (ligne de raccordement) partant de la ligne Genève- La Plaine près du cimetière de Châtelaine, franchissant le Rhône et l'Arve, et aboutissant à la gare des Eaux-Vives. Le plan de construction définitif sera établi par les Chemins de fer fédéraux après préavis du Conseil d'Etat du canton de Genève; il devra être approuvé par le Conseil fédéral ».[52]

Cette convention assurera ainsi le financement de la deuxième partie de la ligne entre Genève Cornavin et les Eaux-Vives en répartissant les coûts à hauteurs d'un tiers pour la Confédération, un tiers pour les CFF et un tiers pour le canton. De 1912 à 1918 le contexte économique est difficile et n'est pas favorable

50 Bénédict Frommel, Etude historique 1840-1960, Les chemins de fer du canton de Genève, Service des monuments et sites septembre 2004, p.97

51 Ibid.

52 Loi fédérale portant développement du réseau des Chemins de fer fédéraux sur territoire genevois, Berne le 7 mai 1912

à la poursuite du projet. Ainsi ce n'est qu'en 1939 que les études, puis les travaux redémarreront pour le tronçon Cornavin – La Praille.

La liaison entre la gare de Cornavin et celle des Eaux-Vives ne sera toujours pas réalisée, mais ce nouveau tronçon permettra le développement d'un vaste espace d'activités comprenant un service de triage et un service des marchandises desservant de nombreuses halles proches du centre de Genève. Le chantier va ainsi s'étaler de 1941, pour le début des travaux d'aménagement du tunnel de Saint-Jean,[53] à 1968 pour l'inauguration de la gare de triage qui occupait 43 hectares et comprenait à l'époque 26'000 m^2 de halles.[54] En 1959 le Conseil d'Etat genevois fera valoir ses droits à l'exécution de la dernière étape qui devait se prolonger de la Praille à la gare des Eaux-Vives, mais une nouvelle fois le projet sera mis entre parenthèse pour reparaitre en 2001[55] avec le projet CEVA et mettra en 2019 un terme à ces plus de 100 ans d'histoire autour de cette ligne.

Figure n° 5 : Rétrospective d'un projet centenaire [56]

53 Bénédict Frommel, Etude historique 1840-1960, Les chemins de fer du canton de Genève, Service des monuments et sites septembre 2004, p.139

54 Bénédict Frommel, Etude historique 1840-1960, Les chemins de fer du canton de Genève, Service des monuments et sites septembre 2004, p.146

55 Bénédict Frommel, Etude historique 1840-1960, Les chemins de fer du canton de Genève, Service des monuments et sites septembre 2004, p.149

56 Ilustration personnelle, source information représentée, Bénédict Frommel, Etude historique 1840-1960, Les chemins de fer du canton de Genève, Service des monuments et sites septembre 2004

1.3.2 ACTEURS DU PROJET

Si le projet du siècle passé de liaison ferroviaire entre les Eaux-Vives et Cornavin ne réunissait finalement que peu d'acteurs;[57] la Confédération Suisse, Le Canton de Genève et les Chemin de fer fédéraux, le projet CEVA redémarré en 2001 est beaucoup plus complexe. Pour saisir l'organisation et la gouvernance du projet sans le compliquer, il est dans un premier temps intéressant de ne s'intéresser qu'aux acteurs finançant le projet. CEVA est un projet transfrontalier, qui implique un financement des infrastructures de part et d'autre de la frontière. Pour le financement côté Suisse ce sont 1,567 milliard[58] de francs répartis à auteur de 56% pour la Confédération et 44% pour le Canton, ce qui comprend les 16 km de voies dont l'essentiel est réalisé en sous-terrain, la réalisation de plusieurs ouvrages d'art (pont, tunnel, tranchée couvertes) et la réalisation de 6 stations dont 3 gares connectées au réseau national. Pour le financement côté Français, ce sont 234 millions d'euros HT[59] qui sont investis pour la réalisation des 2.5 km de voies entre la frontière franco-suisse et la gare d'Annemasse, qui bénéficie également de cet investissement et sera entièrement rénovée, ce qui lui permettra de renforcer son rôle clé en Haute-Savoie. Le financement pour la partie française est réuni auprès de plusieurs acteurs[60] parmi lesquels l'Etat, la région Rhône-Alpes, le département de Haute-Savoie et les agglomérations d'Annemasse et du Chablais. Du point de vue de la gouvernance de CEVA, l'instance qui chapeaute l'ensemble est le Comité de pilotage franco-suisse,[61] qui comprend pour la Suisse l'Office fédéral des transports (OFT) et les Chemin de fer fédéraux (CFF); pour la France le COPIL comprend la Direction des Transports terrestres (DTT), la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) et le Réseau ferré de France (RFF). Sous ce comité de pilotage vient ensuite le comité directeur CEVA franco-suisse[62] et comprend les mêmes acteurs que le COPIL mais avec cette fois le Canton de Genève en plus pour la Suisse et la Région Rhône-Alpes pour la France. Sous ce comité directeur viennent encore quatre groupes de travail CEVA franco-suisse[63] qui traitent des aspects juridiques, d'infrastructure, de desserte et de contrôle des frontières. Cette gouvernance est en place depuis septembre 2002. Le Comité de Pilotage Franco-Suisse recherches:

> « la meilleure interaction entre les spécificités des lieux, les contraintes techniques propres à un tel ouvrage et les exigences en matière de fonctionnalité de la ligne de façon à ce que CEVA favorise non seulement une meilleure mobilité pour l'ensemble de la région, mais aussi un développement harmonieux des communes concernées par le tracé ».[64]

Du point de vue de la gouvernance opérationnelle, c'est un autre organigramme qui doit être considéré et le protocole d'accord qui lie ces signataires a été ratifié en mars 2008. Le comité de pilotage du RER franco-valdo-genvois,[65] qui vise à garantir sa mise en exploitation comprend un représentant de chacun

57 Loi fédérale portant développement du réseau des Chemins de fer fédéraux sur territoire genevois, Berne le 7 mai 1912

58 www.ceva.ch/geneve/fr/financement-et-organisation.html, consulté le 11.02.14

59 Ibid.

60 Ibid.

61 Bulletin d'information de la liaison ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA), N°1 mai 2003, Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie, Direction projet CEVA

62 Ibid.

63 Ibid.

64 Ibid.

65 Protocole d'accord relatif au RER franco-valdo-genevois, Genève, le 29 mars 2008, Art. 7
Comité de pilotage RER FVG

des partis signataires, c'est-à-dire la Région Rhône-Alpes, la République et Canton de Genève, le Canton de Vaud, la Société nationale des chemins de fer français (SNCF), Réseau ferré de France (RFF), les Chemins de fer fédéraux suisses (CFF), et sera invité l'Office fédéral des transports (OFT). Sous ce comité de pilotage vient ensuite le comité technique du RER franco-valdo-genvois[66] qui conduit des études opérationnelles, coordonne les études, veille à la transmission des données et à la coordination entre les groupes de travail. Chaque partie du COPIL a au minimum un représentant au sein de ce comité technique et y intègre les spécialistes en fonction des objets figurant aux ordres du jour. Sous ce comité technique viennent ensuite les différents groupes de travail du RER franco-valdo-genvois[67] qui regroupent les spécialistes des différentes parties qui traitent des aspects de dessertes, de matériel roulant, d'infrastructure, de tarification, de finances, de concertation et de question juridiques.

La troisième gouvernance qu'il faut encore considérer, se consacre aux Interfaces espaces publics CEVA et initie des réflexions sur les espaces publics, les morphologies urbaines, les instruments d'aménagements, les aspects fonciers ou encore sur les financements des aménagements. La direction architecturale des travaux, le pilotage des concours d'espaces publics ou la maîtrise d'ouvrages des études d'aménagement d'espaces publics jusqu'à l'obtention des autorisations de construire dépendent également de cet organisme. La gouvernance de cette troisième entité s'organise de la façon suivante: nous avons le Comité de pilotage Interfaces espaces publics CEVA, qui se compose du Canton de Genève à travers ses Conseillers d'Etat en charge, les communes au travers de leurs Conseillers administratifs en charge, le Maire d'Annemasse, le Vice-Président d'Annemasse Agglo, le Secrétaire général adjoint du DCTI, le Secrétaire général pour la promotion des grands projets du DCTI, l'Architecte cantonal, le Directeur du projet CEVA, la Directrice générale de l'Office de l'urbanisme, le Chef de service de la Direction générale de la mobilité et l'Ingénieur cantonal de la Direction du génie civil. (En simplifié, le Canton de Genève, les communes traversées par le projet CEVA française et suisse, le Grand-Genève et Annemasse Agglo). Sous ce comité de pilotage viennent ensuite la revue et direction des interfaces espaces publics CEVA qui comprend les techniciens des communes précédemment nommées françaises et suisses mais également les chefs de projets de l'office de l'urbanisme du Canton, les chefs de projet de l'agglomération d'Annemasse et du Grand Genève ou encore les responsables de secteurs associés comme par exemple l'office des bâtiments (OBA), l'office du logement (OLO), les Chemin de fer fédéraux (CFF) ou les Transports publics genevois (TPG).

Le projet CEVA présente ainsi une certaine complexité et différents niveaux d'imbrications dans sa gouvernance et ses nombreux acteurs. Il est important de relever que le projet reçoit encore le soutien d'un nombre important d'associations, comme par exemple l'Association transports et environnement (ATE) ou le Groupement transfrontalier européen (GTE) la liste des acteurs du projet CEVA est donc non exhaustive mais les trois organismes tels que présentés ici reflètent l'essentiel des parties prenantes indispensables au projet.

66 Protocole d'accord relatif au RER franco-valdo-genevois, Genève, le 29 mars 2008, Art. 8 Comité technique

67 Protocole d'accord relatif au RER franco-valdo-genevois, Genève, le 29 mars 2008, Art. 9 Groupes de travail

1.3.3 ETENDUE ET LIMITES D'INTERVENTION

Au vu des précédents chapitres traités, la question de l'étendue et des limites du projet CEVA se pose naturellement et cette question mérite d'être abordée sous plusieurs angles. Premièrement il est maintenant important de préciser et différencier le projet CEVA du projet de RER franco-valdo-genevois. Le projet CEVA d'un point de vue géographique ne représente qu'une toute petite partie d'un projet plus large, qui est le projet de RER à l'échelle de l'agglomération du Grand Genève. CEVA ne représente ainsi que 16 km de lignes, 4 gares et 3 stations sur un total de 230 km de lignes et plus de 40 haltes.[68] Le réseau express régional franco-valdo-genevois rayonne sur 60 km autour de l'hypercentre de Genève et fonctionnera véritablement comme l'ossature des transports publics à l'échelle de l'agglomération et pour pousser la métaphore un peu plus loin, le projet CEVA, lui, en serait la colonne vertébrale. Ces deux précédentes images qui ont beaucoup de sens et qui ont été présentées ainsi dans au moins deux interviews[69] réalisées auprès de responsables du Grand Genève et de la direction de CEVA, démontrent bien l'idée de structuration de ce vaste réseau. La connexion avec les autres modes de transports publics ou privés se concrétise sur la périphérie avec un rabattement vers le centre où le projet CEVA facilite et accélère les déplacements dans l'agglomération genevoise.

Le second angle d'approche de ce chapitre est à voir d'un point de vue politique ou institutionnel. En effet de nombreux outils et des nouvelles formules de gouvernance ont permis de surmonter notamment l'effet frontière ou encore la multitude d'acteurs à fédérer autour d'un même projet. Pour rappel ce sont non seulement deux pays, deux cantons, deux département et de nombreuses communes qu'il fallait réussir à faire travailler ensemble pour permettre à CEVA d'exister, ce qui aujourd'hui n'est plus une limite à Genève comme cela l'a été par le passé.[70] La capacité du Grand Genève à unifier l'ensemble des acteurs du territoire dans un avenir commun au travers d'association régionale comme l'ARC, de comité régional comme le CRFG, de groupement local comme le GLCT, ou de société d'études comme Transferis est tout à fait remarquable et est la précieuse garantie de la construction de l'agglomération du Grand Genève ainsi que du projet CEVA. Il est peut-être encore important de préciser le fonctionnement de certains de ces organes, en particulier le CRFG et le GLCT pour saisir l'importance qu'ils prennent sur le développement des projets (comme CEVA) dans l'agglomération. Le CRFG par exemple est l'instance politique de coopération, qui définit les orientations et les stratégies transfrontalières.[71]En son sein ce sont sept commissions qui exécutent et pilotent les projets transfrontaliers dans les domaines de la formation, de l'emploi, de la culture, des transports, du logement, de l'environnement, de la sécurité et de la santé. Ce comité rassemble tous les partenaires de la région franco-valdo-genevoise, c'est-à-dire l'Etat français la Région Rhône-Alpes, le département de l'Ain ainsi que celui de Haute-Savoie, les communes française, de l'ARC, la Confédération Suisse, le canton de Genève et le Canton de Vaud. (Figure n° 6) Le GLCT est l'organe du Grand Genève pour la gestion transfrontalière.[72] Il regroupe les mêmes acteurs que le CRFG, mais avec en plus le district de Nyon et les membres associés.

68 Réseau Express Régional Franco-Valdo-Genevois, Une nouvelle mobilité pour la région, CFF SA, mai 2013, p.13

69 Interview de Caroline Monod, responsable de la communication de CEVA le 10.01.14 / Interview Ingrid Carini, Cheffe du projet PACA (Genève-St-Genis-Gex) au Grand Genève le 07.02.14.

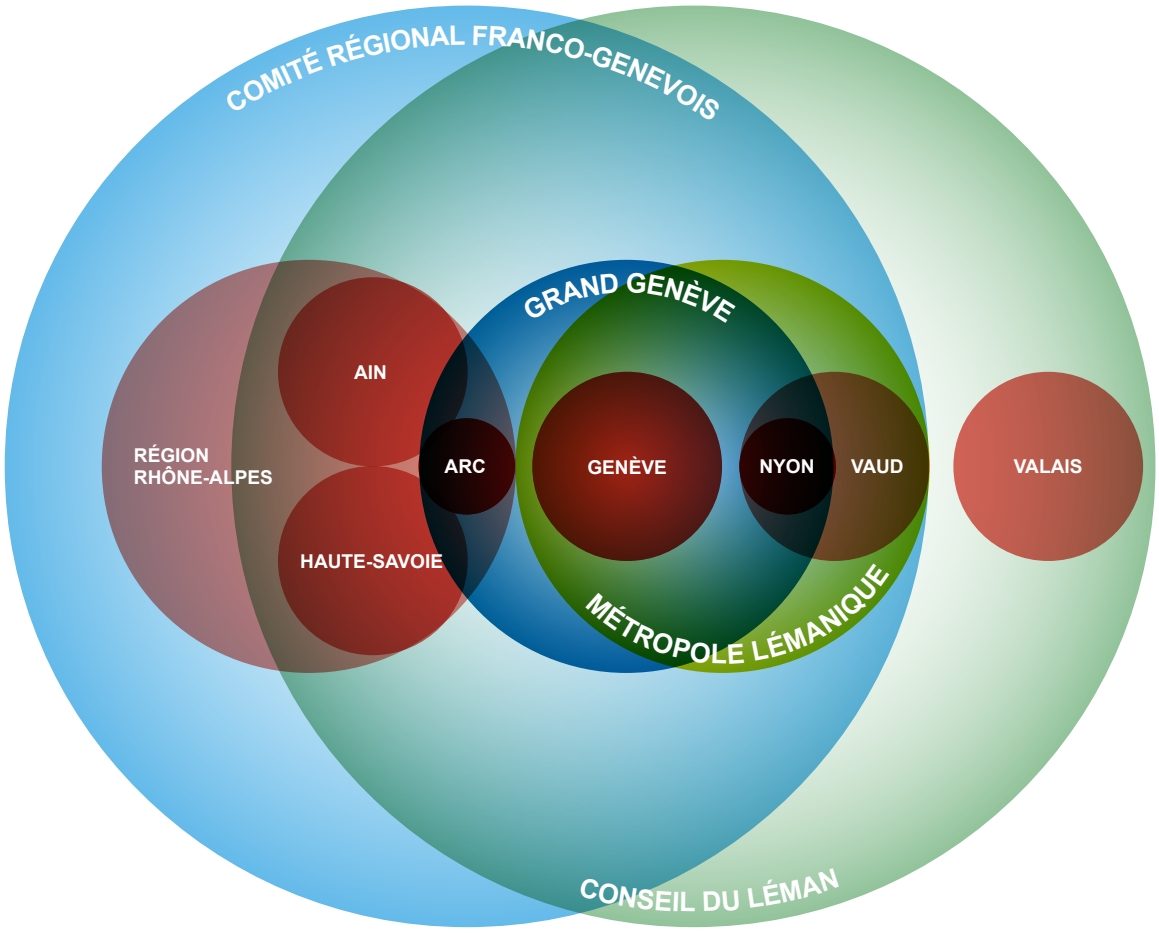
70 Accord du 21 juin 1999 entre la Suisse d'une part, et la CE sur la libre circulation des personnes, (RS 142.112.681)

71 Notre région, mode d'emploi, qui fait quoi dans la région franco-valdo-genevoise, Service des affaires extérieures du Canton de Genève, mars 2013, p4

72 Notre région, mode d'emploi, qui fait quoi dans la région franco-valdo-genevoise, Service des affaires extérieures du Canton de Genève, mars 2013, p8

C’est donc cette instance qui dirige les études et les analyses nécessaires pour gérer en commun les grands projets de l’agglomération comme par exemple les transports publics transfrontaliers.

Figure n° 6 : Comment s’organise la coopération transfrontalière ? [73]



73 Notre région, mode d’emploi qui fait quoi dans la Région Franco-Valdo-Genevoise ?, Service des affaires extérieures du canton de Genève, mars 2013, p.3

Photo : Zurich
Walter Schärer

DEUXIÈME PARTIE : PLANIFICATION COMPARÉE TROIS EXEMPLES PROCHES

2.1 ZURICH, UN CAS D'ÉCOLE

1.2.1 UNE DÉMOGRAPHIE EXPONENTIELLE

L'agglomération zurichoise jouit d'une attractivité particulièrement remarquable sur le plan national ou international et occupe la première place des plus grandes aires urbaines de Suisse avec une population de 1,1 millions d'habitants.[1] Nous pouvons relever que son territoire n'est pas très grand avec ses 1'086 km^2 et 132 communes. En revanche la métropole zurichoise est beaucoup plus vaste et s'étend sur 238 communes et 8 cantons, ce qui représentait en 2006 1'938'248 habitants.[2] L'office fédéral de la statistique définit les aires métropolitaines suisses comme étant composées d'une agglomération principale (ou agglomération centre) ainsi que l'ensemble des agglomérations attenantes pour autant que 1/12 des résidents actifs de ces plus petites agglomérations se rendent dans l'agglomération principale pour y travailler. Les agglomérations en Suisse sont considérées comme telles lorsqu'un ensemble d'au minimum 20'000 habitants sont réunis autours d'une commune centre. Ainsi des agglomérations comme Winterthur, Lucerne ou Zoug font pleinement partie de la métropole Zurichoise. Contrairement au schéma organisationnel de Genève, qui est basé sur le principe de la centralité urbaine, Zurich est organisé sur le principe d'une structure multipolaire. L'espace métropolitain de Zurich héberge ainsi 23% de la population suisse, 26% des places de travail et 34% des étudiants du pays; à elle seule, la métropole zurichoise fournit 1/3 du PIB suisse.[3] Zurich s'impose ainsi comme un territoire exceptionnellement attractif sur la plan Suisse, mais également mondial, en particulier par ses universités, sa place boursière et financière ou encore la qualité de son cadre de vie. En 2012 Zurich occupait la 2ème place selon le cabinet Mercer.[4]

La ville de Zurich a connu le siècle passé une augmentation de sa population particulièrement soutenue, passant de 168'00 habitants en 1900 à un maximum de 440'000 habitants en 1960. Après cette date la population a passablement diminué durant 20 ans pour se stabiliser autour de 370'00 habitants. Aujourd'hui la population en ville de Zurich est à nouveau à la hausse et comptait en 2013 plus de 380'000 habitants. Parallèlement à ces chiffres, le canton de Zurich, lui, a connu une hausse continue de sa population. Au début du siècle dernier, vers 1900, la population du canton était alors de 431'000 habitants, la population a augmenté de façon continue pour atteindre 952'000 habitants en 1960, elle a dépassé le million en 1970 et en 2012 les statistiques de la Confédération Suisse annonçaient plus de 1'400'000 âmes dans le canton.[5]

1 Office fédéral de la statistique, www.bfs.admin.ch, consulté le07.03.14

2 Metropolitanraum Zürich, Porträt, 6. Mai 2008, p4

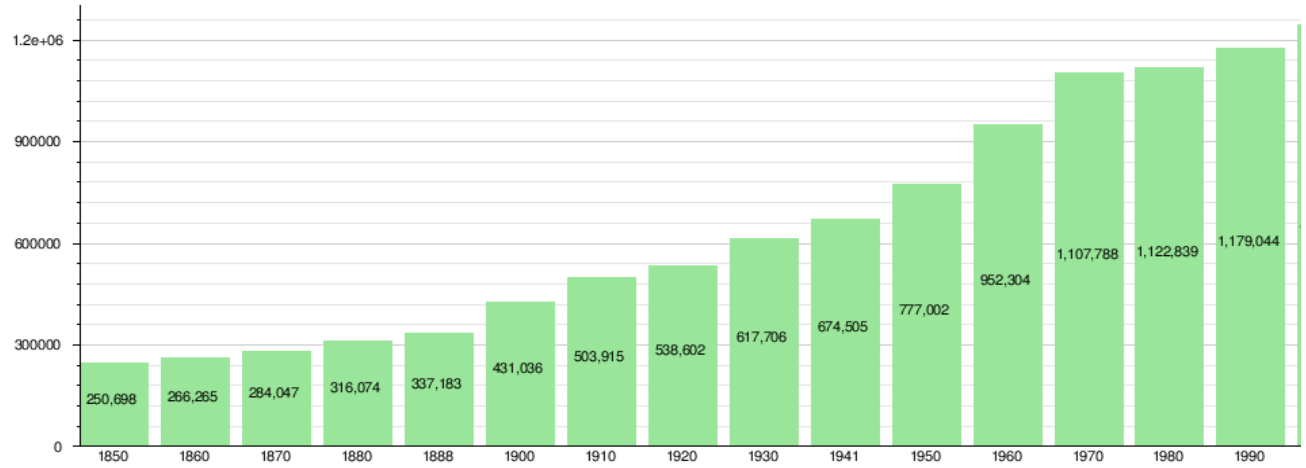
3 ESPACE METROPOLITAIN DE ZURICH, www.swissinfo.ch , consulté le 07.04.14

4 www.mercer.com, consulté le 07.04.14

5 Office fédéral de la Statistique,
Population résidante permanente et non permanente selon la région, le sexe, le lieu de naissance et l'état civil , consulté le 07.03.14

Il est intéressant de voir que Zurich s'articule au moins autour de 4 grandes échelles, la métropole, le canton, l'aire urbaine et la ville. L'aire urbaine de Zurich regroupe des villes comme Winterthur, qui compte plus de 120'00 habitants (et se trouve sur le territoire cantonal de Zurich), Baden avec 106'000 habitants, Zoug avec plus de 95'000 habitants où encore entre autres, Schaffhouse avec ses 61'000 habitants.[6] Au vu des ces chiffres et de la disposition de ces villes gravitant dans l'aire urbaine de Zurich, il apparaît comme logique que la demande en mobilité dans l'agglomération soit un des facteurs clé du développement de Zurich. Cette thématique sera donc étudiée dans le chapitre suivant.

Figure n° 7 : Démographie Canton de Zurich [7]



6 Office fédéral de la statistique, www.bfs.admin.ch, consulté le 07.03.14

7 www.wikipedia.org/wiki/Zurich, démographie, consulté le 07.03.14

2.1.2 PLUSIEURS ANNÉES D'EXPÉRIENCES POUR LE PLUS GRAND RÉSEAU RER DE SUISSE

Nous avons pu voir dans le précédent chapitre que l'aire urbaine zurichoise représentait une part importante de l'économie suisse ainsi que de sa population. De manière à assurer la bonne croissance de la ville et de sa région, les autorités locales, la communauté de transports publics zurichoise, ainsi que les chemins de fer fédéraux, y ont développé le réseau RER le plus dense de Suisse. Il compte actuellement plus de 380 km de voie, 26 lignes, plus de 170 stations et transporte quotidiennement plus de 415'000 personnes par jour.[8] L'offre RER (ou S-Bahn) est complétée par un réseau de bus, de trams et de bateaux dans le cadre d'une seule et même offre tarifaire sous l'égide de la communauté de transports publics zurichoise (ZVV).[9] La ZVV transporte ainsi plus de 600 millions d'utilisateurs par an sur l'ensemble de son réseau.[10]

Les réflexions sur la mise en place d'un tel réseau ont débuté durant la deuxième partie du siècle dernier. En 1962 les zurichois se prononcèrent négativement sur l'amélioration de leur réseau de tram, le projet de l'époque proposait une ligne souterraine dans le centre de zurich. En 1973 les zurichois se prononcèrent une nouvelle fois négativement sur un autre projet, qui proposait un système de RER-métro. C'est finalement en 1981 que les zurichois se prononcent favorablement pour un projet de RER avec une contribution de 520 millions de francs suisses. En 1986 c'est la communauté de transports publics zurichoise qui sera créée et le 27 mai 1990 le réseau RER est mis en service. Le concept d'exploitation a été imaginé dès le début avec un train toute les demi-heures, dans le centre de Zurich cette fréquence passe au quart d'heure lorsque deux lignes se rejoignent sur un même tronçon. La particularité du réseau RER de Zurich sont ses lignes diamétrales. Elles permettent de connecter deux villes périphériques de Zurich, en passant pas le centre et la gare Zürich Hauptbahnhof (Zurich HB) sans pour autant s'y arrêter en terminus, ce qui évite un changement de train aux utilisateurs (voir figure n°8). Dans l'optique de continuer le développement du réseau RER Zurichois et le rendre plus performant, c'est aujourd'hui la Durchmesserlinie qui est en cours de réalisation. Ce tronçons sous terrain entre la gare de Zurich HB et la gare d'Oerlikon permettra d'éviter un effet cul-de-sac en gare de Zurich HB et offrira une liaison plus rapide à travers la Suisse sur l'axe Ouest / Est sans changement de sens du train. Ce sera donc également le renforcement des capacités du RER de Zurich ainsi qu'une nouvelle ligne diamétrale en direction d'Oerlikon. Ce secteur est en effet en plein développement depuis notamment la réalisation du quartier Neu-Oerlikon.

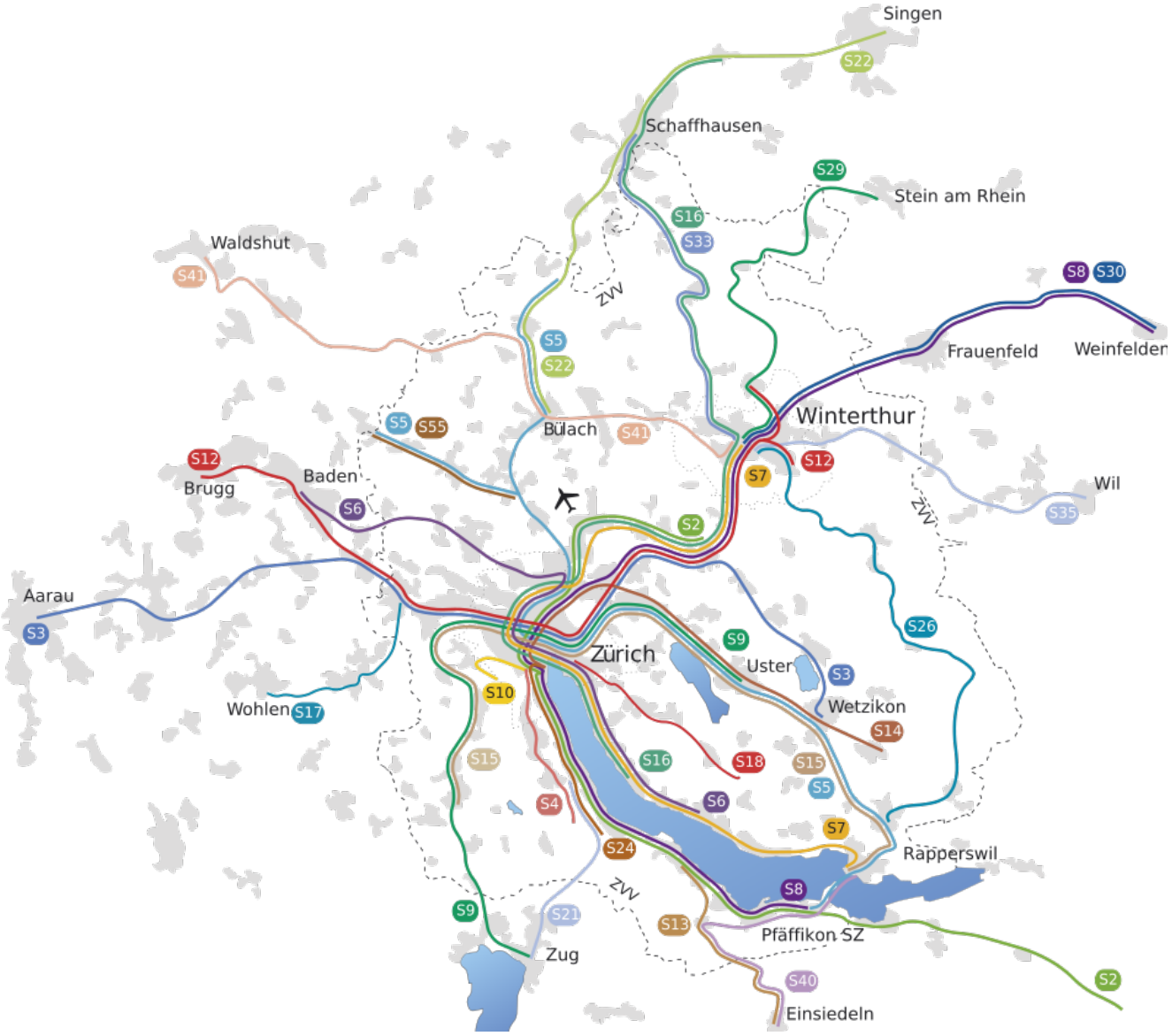
Voir annexe N°2

8 Rapport d'activité ZVV 2012, Geschäftsbericht 2012, p.16

9 www.zvv.ch/de/ consulté le 07.03.14

10 Rapport d'activité ZVV 2012, Geschäftsbericht 2012, p.4

Figure n° 8 : Plan des lignes de S-Bahn Zurich [11]



11 www.wikipedia.org, Réseau express régional zurichois, consulté le 07.03.14

2.1.3 LE CAS DE ZURICH NEU-OERLIKON

Dans ce sous chapitre nous nous intéresserons au quartier Neu-oerlikon, qui est la partie Nord-est du 11ème arrondissement de la ville de Zurich. Ce secteur fait aujourd'hui bien souvent référence en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire en Suisse. Il faut savoir que ce quartier a complètement muté au cours des vingt dernières années. Les 55 hectares de terrain sur lesquels est construit à présent ce nouveau quartier étaient occupés dès le début du 20ème siècle par des usines d'armement.[12] Dès les années 80 bon nombre d'entreprises de la région zurichoise doivent se restructurer. Certaines se délocalisent et d'autres disparaissent en laissant derrière elles les premières friches industrielles. Cependant le secteur de Neu-Oerlikon connaitra très vite une nouvelle évolution. Ce secteur s'avère particulièrement propice au développement de nouvelles activités, car il se situe à mi-chemin entre l'aéroport de Zurich Kloten et la gare de Zurich HB. De plus il se situe directement à côté de la gare RER d'Oerlikon. Une autre raison du changement de ce quartier est le contexte politique de l'époque, durant les années 80-90, où deux visions du développement urbain de la ville s'affrontaient.[13] La première soutenue par la gauche prônait une urbanisation vers l'intérieur, la seconde soutenue par la droite une urbanisation vers l'extérieur. Neu-Oerlikon, qui est un quartier de la ville de Zurich s'avérera être le secteur idéal pour un développement vers l'intérieur. Le développement de ce secteur répondra de plus pleinement aux attentes de la population en recherche de logements, mais également à la volonté des entreprises propriétaires des lieux qui cherchaient à rentabiliser leurs surfaces foncières. En 1988 les trois partis directement impliqués, c'est-à-dire les propriétaires fonciers ainsi que la ville et les CFF se réunissent au sein d'une communauté de planification « Chance Oerlikon »,[14] qui leur permettra de cadrer leurs relations et de se concerter pour les principales décisions. En 1990, un accord entre la ville de Zurich et les propriétaires est trouvé sur la répartition des espaces au sein du secteur. L'accord « Strukturkonzept »[15] permit ainsi d'organiser et de répartir les différentes surfaces affectées aux logements, aux espaces publics, ou aux activités.

Figure n° 9 : Oerlikerpark Zurich

12 Laurent Thévoz et Verena Schaffer, Communauté d'études pour l'aménagement du territoire, Ecole Polytechnique de Lausanne, Dans Urbia N°4- juin 2007, p 150

13 Laurent Thévoz et Verena Schaffer, Communauté d'études pour l'aménagement du territoire, Ecole Polytechnique de Lausanne, Dans Urbia N°4- juin 2007, p 150

14 Laurent Thévoz et Verena Schaffer, Communauté d'études pour l'aménagement du territoire, Ecole Polytechnique de Lausanne, Dans Urbia N°4- juin 2007, p 151

15 Laurent Thévoz et Verena Schaffer, Communauté d'études pour l'aménagement du territoire, Ecole Polytechnique de Lausanne, Dans Urbia N°4- juin 2007, p 152

La division de ces surfaces a été répartie de la façon suivante: [16]

Sur les 55 ha de Neu-Oerlikon :

45 ha sont dévolus aux espaces constructibles

5 ha sont dévolus aux espaces publics5 ha sont dévolus à la réalisation de nouveaux aménagements d'espaces publics (Sous la forme d'opération de planification participative avec les habitants dès leur arrivée)

Les 45 ha d'espaces constructibles peuvent être eux-mêmes sous divisés en trois :

27 ha pour le logement

15 ha pour des activités

3 ha pour des équipements publics

Cette répartition a permis d'organiser aujourd'hui un quartier moderne, qui jouit d'une grande mixité d'activités et de population. On peut ainsi relever la mixité générationnelle du secteur avec la présence de nombreuses familles avec enfants (plus de 200 naissances depuis l'arrivée des premiers habitants)[17] mais également d'un home pour personnes âgées. Le cadre de vie dans le quartier s'avère être particulièrement agréable et de qualité; on peut relever la présence des quatre grands parcs Oerliker Park, MFO-Park, Louis-Häfliger-Park et WahlenPark ainsi que l'accès direct à la gare RER d'Oerlikon[18] qui jouxte directement le quartier. Aujourd'hui le quartier accueille 5'000 nouveaux habitants et 12'000 nouveaux emplois, ce qui en fait l'une des plus importantes opérations urbaine de Suisse. Il est encore intéressant de relever que l'une des études consultée pour l'élaboration de ce sous-chapitre mentionne l'information suivante :

> « Il est certain que le développement du quartier n'aurait pas été aussi intensif et rapide sans l'excellente desserte en transports publics, principalement due à la présence de la gare RER en bordure du périmètre. »[19]

Ce point en particulier est l'une des grandes similitudes entre le quartier Neu-Oerlikon et les futurs quartiers qui seront construits de façon adjacente aux gares CEVA. Ceci offre donc une perspective tout à fait positive dans le cadre de leurs futures réalisations genevoises.

16 Giuseppe Pini, Rôle et apports du CEVA et du futur RER pour l'agglomération franco-valdo-genevoise, OUM – UNIGE, 15 octobre 2009, p86

17 Laurent Thévoz et Guillaume Dekkil, Les dimensions sociales des projets de mutation des friches urbaines : négociation, participation et mixité sociale, CEAT et confédération Suisse, juillet 2009, p.56

18 Laurent Thévoz et Guillaume Dekkil, Les dimensions sociales des projets de mutation des friches urbaines : négociation, participation et mixité sociale, CEAT et confédération Suisse, juillet 2009, p.50

19 Giuseppe Pini, Rôle et apports du CEVA et du futur RER pour l'agglomération franco-valdo-genevoise, OUM – UNIGE, 15 octobre 2009, p88

FICHE PROJET
ZURICH NEU-OERLIKON

Surface : 55 ha

Voir annexe n° 2 pour le plan du réseau RER zurichois

CARACTÉRISTIQUE DU RER ZURICHOIS
Date de mise en fonction : 1990
Etendu du réseau : 380 km
Nombre de stations : 171
Nombre de lignes : 26
Fréquentation : 150 mio/an en 2011

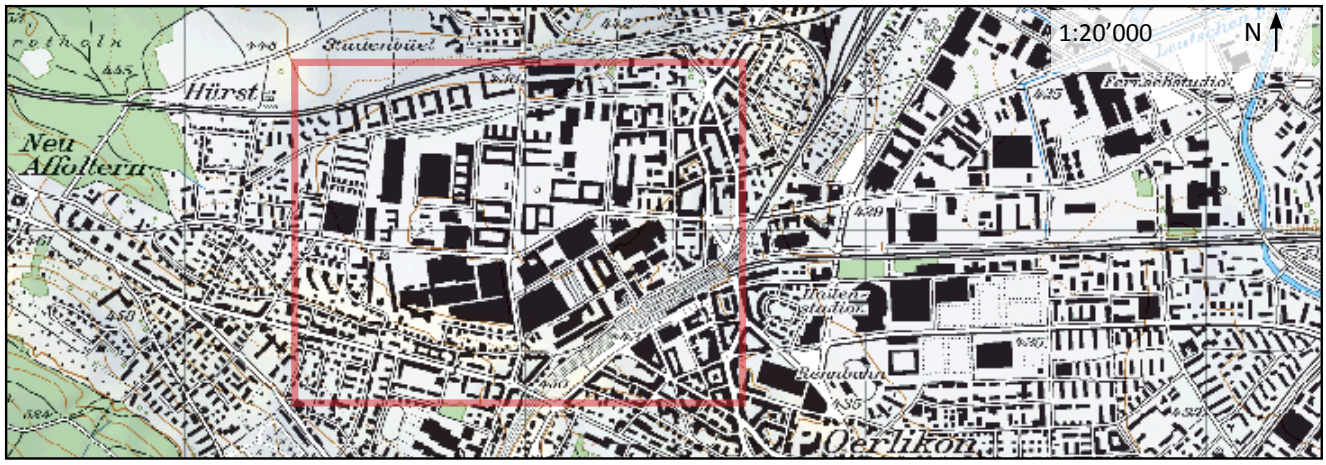
CARACTÉRISTIQUE DU PROJET NEU-OERLIKON
Le concept urbanistique comprend pour ce quartier :

450'000 m² de surface constructible
150'000 m² de surface consacrée aux activités
270'000 m² de surface consacrée aux logements
30'000 m² de surface consacrée aux équipements publics
50'000 m² de surface consacrée aux espaces publics

Nouveaux emplois : 5'000
Nouveaux logements : 12'000

RELATION AVEC LES PROJETS AUTOUR DES GARES CEVA

Les nouveaux quartiers construits à Oerlikon sur des friches industrielles ou à Genève sur des friches ferroviaires sont comparable par leur localisation (proche du réseau RER) et par leur potentiel en termes de production de logements et d'activités. Le RER franco-valdo-genevois ne sera pas aussi étendu que celui de Zurich (40 stations et 230 km de ligne à Genève contre 171 stations et 380 km de lignes à Zurich) mais deviendra tout de même l'un des principaux réseaux de Suisse et à ce titre la comparaison mérite d'être faite.



2.2 BÂLE, UN CONTEXTE TRINATIONAL

2.2.1 PRINCIPES DE L'EURODISTRICT

L'agglomération bâloise est la 3ème plus importante de Suisse[20] et comme à Genève l'agglomération s'étire au-delà des frontières territoriales helvétiques. Elle intègre 250 communes et 900'000 habitants[21] sur un territoire de 1'989 km². L'agglomération trinationale de Bâle réunit ainsi trois pays (la France, l'Allemagne et la Suisse), quatre cantons suisse, (Argovie, Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Soleure) un département français (le Haut-Rhin), une région française (L'Alsace), deux arrondissements allemands (Lörrach et Waldshut), un district allemand (Fribourg-en-Brisgau), et un land allemand (le Bade-Wurtemberg).

La répartition de la population de ce bassin de vie est distribué de la façon suivante: 60% pour la Suisse, 30% pour l'Allemagne et 10% pour la France.[22] Si d'un point de vue géographique les frontières nationales ou cantonales ne sont pas perceptibles, elles le sont en revanche du point de vue du paysage urbain. Malgré une ville dense, la diversité des cultures des trois pays concernés, les systèmes politiques, le fonctionnement de la planification ou encore l'économie marquent plus particulièrement le territoire et en rendent les frontières perceptibles. La ville de Bâle occupe la place de ville centre et possède une forte densité de population et d'emplois. Quotidiennement ce sont près de 300'000 personnes qui y travaillent, dont environ un cinquième sont frontaliers.[23]

Dès le 19ème siècle Bâle devient la première ville industrielle de Suisse.[24] Sa situation géographique sur les bords du Rhin lui a permis de développer un important port fluvial et de constituer l'un des principaux points d'importation et d'exportation de Suisse avec un accès direct à la mer. Toujours au 19ème siècle ce sont des groupes comme CIBA, Hoffmann-La Roche ou Sandoz qui s'installent à Bâle et y développent le secteur de la chimie. Aujourd'hui cet héritage est toujours fortement présent et des groupes comme Novartis (fusion de CIBA et Sandoz), Roche ou Syngenta font de Bâle l'une des plus importantes places mondiales dans le domaine de la chimie, de la pharma et des sciences de la vie. L'architecture, l'art et le design ainsi que la finance sont aujourd'hui également les principaux moteurs de l'économie bâloise. Ainsi 36% des actifs sont employés dans le secteur du commerce, 26% dans l'industrie, 23% dans les services et 15% dans le service public, soit 26,9% dans le secteur secondaire et 72.2% dans le secteur tertiaire.[25]

La grande attractivité de ce territoire reconnu par l'ensemble des collectivités de part et d'autre des frontières françaises, allemandes et suisses ainsi que leurs engagements ont permis en 2007 d'aboutir à la création de l'Eurodistrict Trinational de Bâle (ETB). Cette entité est une association de droit local français à but non lucratif, qui est constitué d'une assemblée (pour l'ensemble des membres), d'un comité de direction (constitué de 8 membres allemands, 8 français et 8 suisses) et d'un conseil consultatif (constitué de 15 membres allemands, 15 membres français et 20 membres suisses).[26] L'ETB poursuit comme objectif la coopération transfrontalière et le développement d'une identité

20 Office fédéral de la statistique, www.bfs.admin.ch, consulté le21.03.14

21 Eurodistrictbasel, Agglomération, population, www.eurodistrictbasel.eu, consulté le21.03.14

22 Frédéric Duvinage, L'agglomération tri-nationale de Bâle, Enjeux et perspectives, Eurodistrict Trinational de Bâle, p.51

23 Office fédéral de la statistique OFS, Communiqué de presse 16.06.2009, Statistique des frontaliers au 1er trimestre 2009

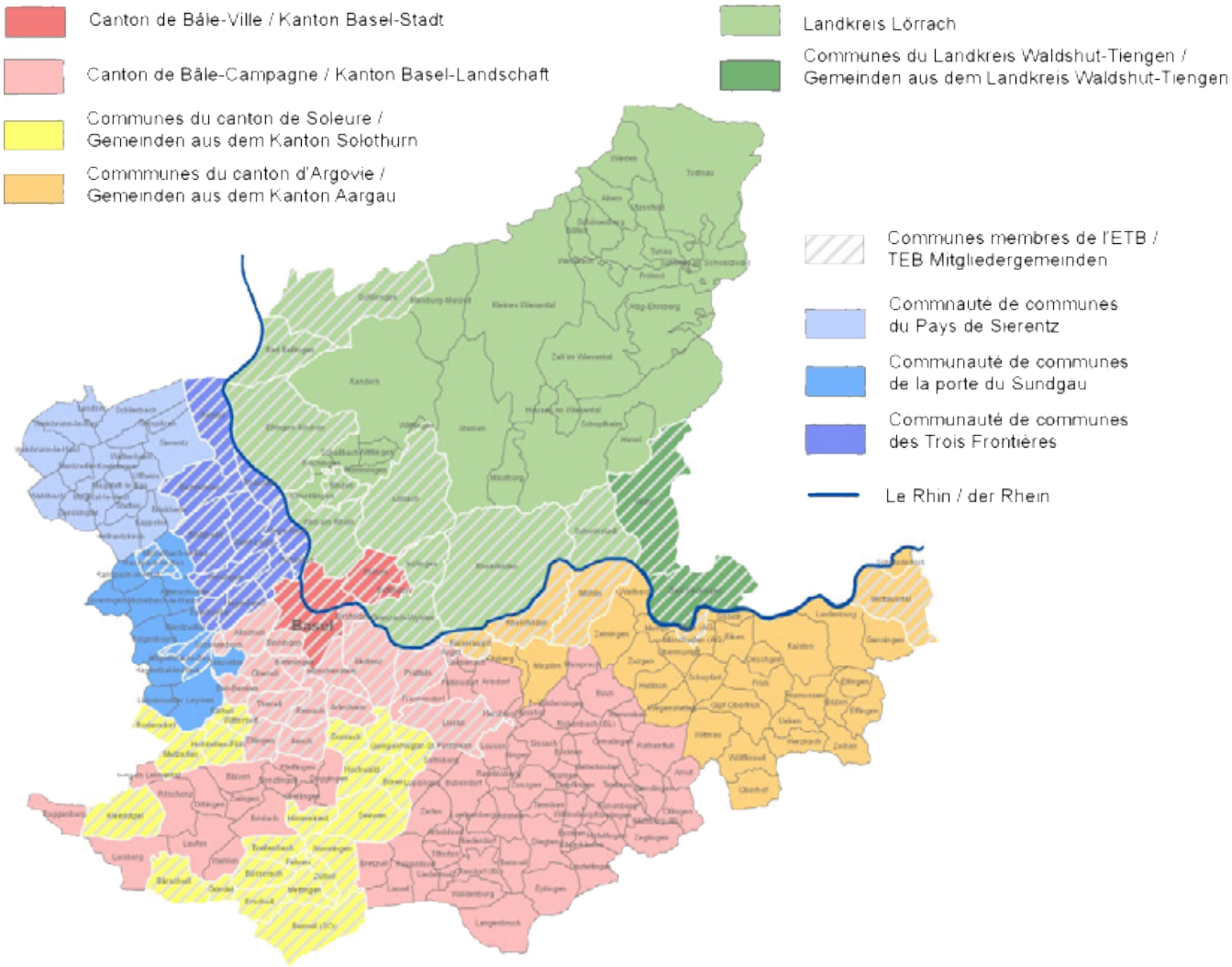
24 Site internet de la ville de Bâle, portrait, www.basel.ch, consulté le21.03.14

25 Office fédéral de la statistique, Portraits des agglomérations, Bâle, www.bfs.admin.ch, consulté le21.03.14

26 Statuts Eurodistrict Trinational de Bâle du 12.04.2013

régionale commune au bassin de vie de l'agglomération, mais également de renforcer son secteur économique ou de développer des infrastructures transfrontalières. On peut ainsi relever que c'est sous l'impulsion de l'ETB que le concept de l'IBA a pu voir le jour (Internationale Bauausstellung, Expositions Internationales d'Architecture). L'IBA Basel 2020 engage ainsi un processus de planification sur dix ans, qui permet la réalisation de projets de manière à contribuer visiblement au développement du territoire, des paysages ainsi que de la ville trinationale de Bâle.[27]

Figure n° 10 : L'Eurodistrict Trinational de Bâle et ses communes membres [28]



27 IBA Basel 2020, www.iba-basel.net, consulté le 21.03.14

28 www.eurodistrictbasel.eu, périmètre et membres, consulté le 21.03.14

2.2.2 UN RÉSEAU RER ENTRE TROIS PAYS

Du point de vue ferroviaire, la collaboration franco-germano-suisse existe depuis le début du 20ème siècle à Bâle, mais à la suite de différents faits historiques ou politiques cette coopération n'a pas pu s'imposer dans la durée. La première ligne de la région baloise en direction de la frontière est ouverte en 1900 jusqu'à la frontière de St-Louis puis en 1911 de la frontière à St-Louis.[29] Cette ligne sera ensuite fermée de 1914 jusqu'en 1923 à la suite de la première guerre mondiale. Cependant elle sera réouverte en 1923 et fonctionnera jusqu'en 1939. La seconde guerre mondiale marqua un nouvel arrêt de cette ligne qui fonctionnera cependant à nouveau dès la fin de la guerre avec un système de navette de St-louis jusqu'à la frontière Suisse, avant d'être définitivement arrêtée en 1958.[30] En parallèle et durant la même période une ligne entre Bâle et Huningue est construite; en 1908 elle est ouverte de Bâle à la frontière, puis en 1910 de Bâle à Huningue; comme pour la ligne de St-Louis le trafic sera suspendu durant les deux guerres. Dès 1947 la ligne est à nouveau exploitée, mais les voyageurs doivent descendre du train, passer la frontière à pied puis remonter dans le train (qui a passé la frontière à vide) pour deux arrêts avant de pouvoir finalement monter dans un tram pour le centre ville.[31] En 1919 une ligne en direction du village de Lörrach en Allemagne est inaugurée. Son fonctionnement en service direct ne durera qu'une dizaine d'années (de 1926 à 1938). Comme pour les lignes en direction de la France le trafic fut suspendu durant la seconde guerre mondiale. La ligne sera remise en service entre 1947 et 1967, mais avec un transbordement des passagers à la frontière.[32]

A la fin des années 70 le comité franco-germano-suisse (le comité du Haut-Rhin dès 1991) imagine un RER transfrontalier entre les villes de Zell et Weil (en Allemagne) puis Bâle, avant de passer par l'aéroport de Mulhouse, la ville de Mulhouse (en France) puis Müllheim et Freiburg (en Allemagne). Ce concept sera jugé trop ambitieux et sera abandonné.[33] Dès lors un nouveau concept est imaginé. Une ligne diamétrale entre Frick/Laufenburg et Mulhouse qui passe par la gare centrale de Bâle (la ligne verte, die Grüne line) et une seconde ligne reliant Olten à la gare Badischer Bahnof en passant par la gare centrale de Bâle. La ligne verte est donc inaugurée en 1997 et est considérée comme un projet extrêmement ambitieux pour l'époque.[34] Il faut dire que les obstacles étaient nombreux, à la fois techniques (la Suisse et la France n'ont pas la même tension électrique), tarifaire (une unification des structures franco-suisses), mais encore opérationnels ou politiques.[35] Si cette ligne a pu effectivement voir le jour, son exploitation ne se révèle pas être à la hauteur de qualité d'une véritable ligne RER. Ceci s'explique par la façon dont la structure de l'offre a été conçue.

> « En France, on analyse la demande en se fondant sur un modèle de trafic et en déduisant une offre. En Suisse au contraire, on part d'une offre fixée selon des normes nationales (désserte minimale cadencée par heure) et en fonction de ces objectifs on négocie la desserte. »*[36]*

29 Christophe Jemelin, Transports publics dans les villes, Presses polytechnique et universitaire romandes, p.24
30 Christophe Jemelin, Transports publics dans les villes, Presses polytechnique et universitaire romandes, p.25
31 Ibid.
32 Ibid.
33 Christophe Jemelin, Transports publics dans les villes, Presses polytechnique et universitaire romandes, p.43
34 Ibid.
35 Christophe Jemelin, Transports publics dans les villes, Presses polytechnique et universitaire romandes, p.44
36 Ibid.

La ligne s'apparente très fortement à une ligne de type TER avec « *une structure d'offre française avec un cadencement peu étoffé et un horaire difficilement lisible »,*[37] seulement 15 courses par jour durant les jours ouvrables et pour exemple, l'horaire de 2007 n'offrait pas de départ depuis Mulhouse le lundi entre 8h45 et 15h30.[38] Entre 1997 et 2004 c'est une nouvelle ligne diamétrale qui est ouverte entre Olten, Bâle, Delémont et Porrentruy. Cette ligne entièrement sur territoire Helvétique est totalement exploitée par les CFF et ne rencontre pas de problèmes particuliers comme ce fut le cas pour la ligne verte. En revanche entre 1999 et 2004 deux lignes en direction de l'Allemagne vont voir le jour, la première (S5) à destination de Steinen et la seconde (S6) à destination de Zell (Voir plan en annexe N°3). A la suite de l'expérience transfrontalière de la ligne verte (S1) la Suisse choisit cette fois d'imposer son concept d'exploitation.[39] Les CFF fondent donc une filiale allemande à Lörrach, la SBB GmbH ce qui leur permet de remporter l'appel d'offres qui était lancé et ainsi d'exploiter la ligne entre Bâle Badischer Bahnof, Lörrach et Zell avec des standards helvétiques et une cadence de deux trains par heure.[40] En 2006 cette ligne fut prolongée jusqu'à la gare centrale de Bâle, ce qui permit de supprimer le transbordement de la Badischer Bahnof. Aujourd'hui le RER bâlois compte 244 km de voies sur l'ensemble de l'Eurodistrict, 72 gares et transporte 52'000 voyageurs par jour.[41] L'exploitation du réseau s'organise conjointement entre la SNCF et les CFF sur la ligne franco-suisse alors que le reste du réseau est géré par les CFF et sa filiale allemande SBB GmbH. Dans le futur la ville de Bâle souhaite encore étoffer son réseau notamment en renforçant la liaison entre Bâle gare centrale et Bâle Badischer Bahnof, avec une liaison en tunnel entre les deux gares et offrant deux nouvelles stations au centre ville.[42] La ligne poursuivrait sa route en direction de l'euroairport sans changement de sens. Ce projet doit encore trouver des financements, mais serait prévu à l'horizon 2030.

37 Christophe Jemelin, Transports publics dans les villes, Presses polytechnique et universitaire romandes, p.45
38 Christophe Jemelin, Transports publics dans les villes, Presses polytechnique et universitaire romandes, p.46
39 Christophe Jemelin, Transports publics dans les villes, Presses polytechnique et universitaire romandes, p.45
40 Ibid.
41 www.wikipedia.org, Regio S-Bahn Bâle, consulté le 28.03.14
42 www.herzstueck-basel.ch, consulté le 28.03.14

2.2.3 LES CAS DE BÂLE ERLENMATT, BADISCHER BAHNOF

La gare Badischer Bahnof, qui a été évoquée à plusieurs reprises dans le chapitre précédent est la seconde gare du canton et représente aujourd'hui un des secteurs clé du développement de la rive droite de Bâle. Ce secteur au nord de la ville appelé « Petit-Bâle » a accueilli dès le début du 20ème siècle le site de la gare allemande des chemins de fer,[43] la Deutsche Bahn. L'exploitation de la gare perdura jusqu'à la fin des années quatre-vingt, où la compagnie allemande commença à retirer ses trains. Ce site de pratiquement 20 ha marqua profondément le territoire bâlois en créant un véritable obstacle entre le Petit-Bâle, sa forte densité de population et le quartier de Lang Erlen, qui est le plus grand espace vert de la ville.[44] La réorganisation des activités de la Deutsche Bahn sur ce site libéra un espace très attractif pour le canton de Bâle, qui cherchait durant les années nonante des solutions pour réduire la pénurie de logements. En 1996 le gouvernement lança donc un premier concours d'urbanisme afin de réaliser un concept de développement du site et ce sont près de 300 bureaux de toute l'Europe qui y répondirent.[45] A la suite de ce concours les projets lauréats ont été présentés à la population dans un but de processus participatif; de plus un groupe de suivi composé de représentants des quartiers voisins ainsi que des membres de l'industrie fut mis en place en 1997. Ce groupe parviendra notamment à faire doubler les surfaces libres et les espaces verts dans le quartier. Le processus participatif s'est ainsi étendu sur plusieurs années pour ensuite faire place à une nouvelle étape du concours urbanistique qui aboutit à l'établissement d'un concept global pour le quartier. A la suite de cela un scrutin populaire fut organisé en 2005 et les Bâlois se prononcèrent favorablement au développement de ce nouveau quartier.[46] Les premiers bâtiments furent livrés en 2009, mais le chantier s'organisera par étapes sur plusieurs dizaines d'années (certains droits de superficie seront valables jusqu'en 2041, mais les derniers bâtiments devraient être construits pour 2023).[47] A terme, ce sont près de 700 logements qui seront construits ainsi que des bureaux et des commerces, un hôtel, une école et un centre de loisirs et de remise en forme.[48] Cependant, la grande particularité du quartier d'Erlenmatt se révèle être son parc de 8 ha d'espaces verts et d'espaces libres (sur 20 ha pour l'ensemble du quartier).[49] Le parc a été ouvert au public dès 2011, mais son caractère va évoluer avec la construction des futurs bâtiments.

> « Le parc aura quand même un peu d'avance sur les gens qui arrivent. Ce n'est pas comme à Zurich Nord, où les blocs d'habitations ont été construits en un tournemain, quasiment en même temps que les parcs. »*[50]*

Dans ce quartier les premières personnes habitent déjà le lieu, mais le projet va continuer à évoluer, les choses restent encore ouvertes.[51] L'aménagement du parc a précédé l'urbanisation. Ceci a notamment

43 Raymond Vogel, Erlenmatt Park Basel, Prix schulthess des jardins 2013, Patrimoine Suisse, p.34

44 Ibid.

45 Ibid.

46 Fiche informative du canton de Bâle ville, Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt des Kantons Basel-Stadt, Erlenmatt, p.1

47 Raymond Vogel, Erlenmatt Park Basel, Prix schulthess des jardins 2013, Patrimoine Suisse, p.37 et 38

48 Fiche informative du Canton de Bâle Ville, Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt des Kantons Basel-Stadt, Erlenmatt, p.1

49 Raymond Vogel, Erlenmatt Park Basel, Prix schulthess des jardins 2013, Patrimoine Suisse, p.36

50 Raymond Vogel, Erlenmatt Park Basel, Prix schulthess des jardins 2013, Patrimoine Suisse, p.38

51 Raymond Vogel, Erlenmatt Park Basel, Prix schulthess des jardins 2013, Patrimoine Suisse, p.37

été rendu possible par la politique du canton de Bâle de prélèvement sur la plus-value engendrée par les changements d'affectation des terrains.[52] Le parc garantit une large place à la nature préexistante et à l'histoire ferroviaire du site. En effet un tiers des 8 ha a été consacré aux espaces naturels protégés pour la faune et la flore qui s'étaient développées durant pratiquement 20 ans sur les graviers de la friche ferroviaire laissée par la Deutsche Bahn.[53]

Figure n° 11 : Le quartier d'Erlenmatt en cours de réalisation [54]

52 www.patrimoinesuisse.ch/15e Prix Schulthess des jardins pour le parc Erlenmatt à Bâle, consulté le 28.03.14

53 Fiche informative du Canton de Bâle Ville, Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt des Kantons Basel-Stadt, Erlenmatt, p.2

54 www.2000watt.ch, Fiche informative «Erlenmatt West, Basel», consulté le 28.03.14

FICHE PROJET
BÂLE ERLENMATT

Surface : 20 ha

Voir annexe n°3 pour le plan du réseau RER bâlois

CARACTÉRISTIQUE DU RER BÂLOIS
Date de mise en fonction : 1997
Etendue du réseau : 245 km
Nombre de stations : 72
Nombre de lignes : 5
Fréquentation : 19 mio/an en 2007

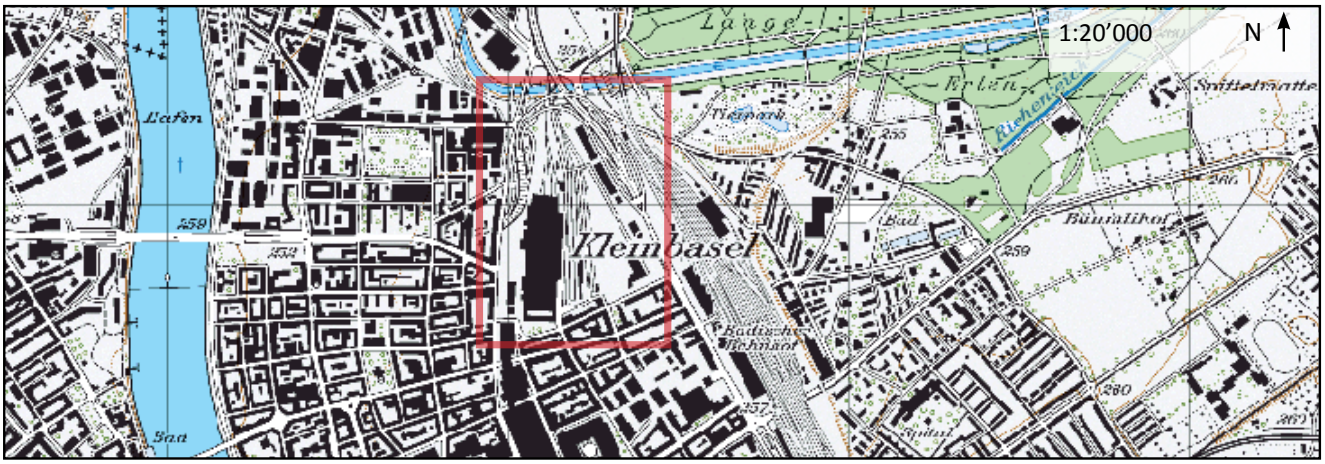
CARACTÉRISTIQUE DU PROJET BÂLE ERLENMATT
Le concept urbanistique comprend pour ce quartier :

Nouveaux emplois : non connu
Nouveaux logements : 700

m² de surface consacrée aux activités, non connu
70'000 m² de surface consacrée aux logements
m² de surface consacrée aux équipements publics, non connu
80'000 m² de surface consacrée aux espaces publics

RELATION AVEC LES PROJETS AUTOUR DES GARES CEVA

Le nouveau quartier construit à Erlenmatt sur la friche ferroviaire de la gare allemande est comparable aux friches ferroviaires rencontrées à Lancy-Pont-Rouge, aux Eaux-Vives, à Chêne-Bourg et Annemasse. Comme le RER franco-valdo-genevois le RER bâlois s'étire au-delà des frontières nationales. Le réseau bâlois s'articule sur trois pays (la France, l'Allemagne et la Suisse) sur près de 250 km et 72 stations, ce qui le rend très comparable au futur réseau du Grand Genève (40 stations et 230 km de ligne).



2.3 LAUSANNE, UN EXEMPLE DE VALORISATION DE CENTRE URBAIN

2.3.1 UN MÉTRO POUR RÉPONDRE AUX PROBLÉMATIQUES DE MOBILITÉ

Après nous être intéressés à deux exemples Suisse-alémanique, un retour vers une ville plus proche de Genève s'impose. Lausanne est la quatrième ville du pays avec une population de 129'383 habitants en 2011.[55] Lausanne est également la cinquième agglomération Suisse avec une population de 334'908 habitants, juste derrière l'agglomération bernoise et ses 352'370 habitants.[56] Depuis novembre 2011 les cantons de Vaud et Genève ont signé un accord sur la promotion et le développement de leurs territoires afin d'en assurer la compétitivité économique ainsi qu'une haute qualité de vie pour la région.[57] La métropole lémanique est le pendant de la métropole zurichoise et Lausanne en est le centre d'un point de vu géographique. Toujours géographiquement parlant Lausanne a la particularité d'être édifiée sur un petit territoire de seulement 41,38km^2 entièrement en pente, puisque son point haut (le Chalet-à-Gobet) se situe à 873 m alors que son point bas (le port d'Ouchy) se situe à 374 m.[58] La ville s'est construite sur les bords du lac Léman et fait face à la ville française d'Evian qui ne se trouve qu'à 14km sur l'autre rive du lac. Comme l'ensemble de l'agglomération lémanique, Lausanne cherche à développer de nouveaux quartiers dans la ville, qui associent logements et emplois de manière à réduire l'étalement urbain sur sa périphérie. Actuellement le principal projet en cours est le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) qui devrait se réaliser par étapes jusqu'en 2023.[59]

La ville de Lausanne développe son économie essentiellement autour du secteur des services et l'on peut ainsi citer parmi les plus gros employeurs de la région le Centre hospitalier universitaire vaudois (CHUV) et ses 8'000 emplois, les universités de Lausanne (UNIL) et l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) et leurs 7700 places de travail ou encore les différents sièges d'entreprises et d'organisations internationales comme le du Comité international olympique (CIO) ou Philip Morris International.[60]

Après ce rapide portrait de la ville de Lausanne et de son agglomération, nous pouvons nous intéresser plus précisément à ses problématiques de mobilités et de transports. Ainsi le rail arrive à Lausanne en 1857.[61] La gare est réalisée à mi-chemin entre le village d'Ouchy sur les bords du lac Léman et le centre historique de Lausanne qui se situe pratiquement 150 mètre plus haut. Afin de résoudre ce problème topographique et de mettre en relation ces trois pôles d'attractions, (ville, gare, quais) les autorités communales de l'époque se mobilisèrent pour relier la ville à la gare ainsi qu'aux quais d'Ouchy. En 1871 une concession d'exploitation ferroviaire est accordée par le Conseil Fédéral entre Lausanne et Ouchy. Ce sera le premier funiculaire de Suisse qui y circulera et son exploitation débutera le 15 mars 1877. Ce tronçon entre Lausanne Flon et Ouchy permettra à la ville de se développer le long de la ligne du nouveau funiculaire (La Ficelle) dans un axe Nord-Sud et permettra principalement le transport de marchandises entre ces trois gares (Flon, Lausanne CFF et Ouchy).

55 Office fédéral de la Statistique, www.bfs.admin.ch, Population résidante permanente et non permanente selon la région, le sexe, le lieu de naissance et l'état civil , consulté le 04.04.14

56 Office fédéral de la Statistique, www.bfs.admin.ch, Bilan de la population résidente permanente (total) selon les agglomérations, consulté le 04.04.14

57 www.metropolelemanique.ch, consulté le 04.04.14

58 Carte swisstopo n°2507 Lausanne et environs 1:25 000

59 Projet d'agglomération Lausanne-Morges de 2ème génération révisé, Rapport de projet, juin 2012, p. 3 et 9

60 www.lausanne.ch/economie, consulté le 04.04.14

61 Urbia, le cahier du développement urbain durable, Dr Christophe Jemelin, p. 52

Nous reviendrons ultérieurement sur cette ligne, qui est à présent la colonne vertébrale des transports publics lausannois.

Dès le début du 20ème siècle les tramways font leurs apparition à Lausanne comme dans la plupart des villes suisses. En 1933 le réseau de tramway atteint son apogée avec 66km de lignes. L'histoire du tramway lausannois sera cependant relativement brève puisque la totalité du réseau est démantelée en 1964.[62] Depuis cette date ce sont les trolleybus qui vont principalement assurer le transport de la population de Lausanne. Il faut noter que le trolleybus s'adaptait bien à la topographie particulière de la ville. Dès 1991 c'est la ligne du Tramway Sud-Ouest lausannois (TSOL puis M1) qui voit le jour. C'est cette ligne qui va notamment desservir le secteur de l'université de Lausanne et de l'École polytechnique fédérale. Ce tramway relie ainsi deux quartiers de l'agglomération lausannoise, le Flon et Renens.

Dès 1984 la ligne Flon – Ouchy, que nous avons évoquer précédemment, sera vendue à la ville et dès-lors les premières études furent lancées pour la modernisation et le prolongement de la ligne en direction de Vennes et d'Epalinges, dans l'optique de remplacer l'ancien funiculaire par un métro. A la suite de différentes enquêtes complémentaires et recherches de financement, la population fut appelée à se prononcer le 24 novembre 2002[63] sur la réalisation du projet M2. Un oui sorti des urnes, le projet était accepté par 62% de votants. Ainsi les travaux débutèrent en mars 2004 et s'achevèrent en 2008 avec une inauguration en septembre de la même année, puis la mise en service en octobre. Le M2 était né et offrait à Lausanne le premier métro de Suisse. Dès son ouverture la ligne rencontra un fort succès, 21,9 millions de voyageurs en 2009 et 24,5 millions en 2010.[64] Ce succès s'explique et se comprend très bien dans l'interview de Michel Joye, directeur des tl dans le revue SwissTraffic n°57 de décembre 2010, les lignes qui suivent en sont donc un court extrait :

> « *Le m2 a apporté aux clients un peu plus de mobilité, mais surtout d'avantage de qualité de vie. Grâce au métro, certains gagnent une demi-heure de sommeil en plus. Il est beaucoup plus facile et plus rapide pour les habitants du nord de la ville de se rendre à Ouchy pour profiter du lac. Le m2 a jeté de nouveaux ponts entre certains quartiers.* »[65]

Voir annexe n°4

62 Urbia, le cahier du développement urbain durable, Dr Christophe Jemelin, p. 51

63 Urbia, le cahier du développement urbain durable, Dr Christophe Jemelin, p. 54

64 Rapport d'activité 2011 des transports publics lausannois, p.17

65 Michel Joye, directeur des tl dans le revue SwissTraffic n°57 de décembre 2010

2.3.2 LE QUARTIER DU FLON

Le quartier du Flon apparait bien souvent comme une valorisation urbaine particulièrement remarquable à Lausanne. Ce chapitre retrace donc les grandes évolutions du quartier et permet de comprendre sa forme et ses affectations actuelles. Pour cela, un retour au début du 19ème siècle s'impose. Nous avons vu précédemment que la topographie de Lausanne était organisée sur une pente marquée en direction du lac, à cela s'ajoutent deux cours d'eaux, le Flon et la Louve. Ces deux rivières ont profondément dessiné la topographie Lausannoise. Si elles ne sont plus visibles aujourd'hui, leur parcours reste clairement visible sur une carte topographique. Ainsi le quartier du Flon s'est construit sur le lit de la rivière du même nom au fond d'une petite vallée en plein cœur de Lausanne. C'est en 1832 que débute le voûtage et le comblement du Flon pour des raisons sanitaires.[66] En 1868 le projet de gare de marchandises sur le plateau du Flon est soumis à la municipalité et en 1871 le Grand Conseil vaudois ainsi que le Conseil fédéral accordent la concession d'exploitation ferroviaire entre Lausanne et Ouchy.[67] Suivra en 1873 la signature d'une convention fixant les conditions d'utilisation des terrains de la gare du Flon entre la ville de Lausanne et le comité d'initiative, la hauteur des bâtiments est déjà définie dans ce document et ne doit pas dépasser le niveau du Grand-Pont.[68] Avec cette convention et sa signature ce sera véritablement le commencement de l'histoire de ce quartier.

En 1874 débutèrent les travaux pour les voies ferrées entre Lausanne et la Gare CFF et la voie entre la Gare CFF et Ouchy; en parallèle le comblement de la vallée du Flon se fera avec les terres excavées des différents tunnels sur ce tracé et durera plusieurs dizaines d'années.[69] Au fur et à mesure du comblement de la vallée du Flon, le plateau est équipé d'un réseau de voies ferrées dessinant un plan orthogonal. Il est à noter que ces voies utilisées par les chariots de transbordement sont encore visibles aujourd'hui et que le visage du quartier que l'on connait maintenant était donc déjà en bonne partie défini au début du 20ème siècle. En 1939 ce sont 45% des entreprises lausannoises qui sont implantées sur le plateau ferroviaire du Flon.[70] En 1953 la liaison ferroviaire pour les wagons de marchandises prend fin à la suite du raccordement de la plateforme par voies ferrées depuis la gare de marchandise de Sébeillon.[71] Dès lors le quartier se vide de ses activités d'entrepôts et perd sa vocation de gare de marchandises. Dans un même temps ce sont des artisans et des artistes qui s'y installent grâce aux loyers bas. La célèbre discothèque MAD viendra ainsi également s'y installer. En 1973 un arrêté fédéral urgent instaure l'obligation de régler les problèmes d'urbanisme du quartier.[72] S'en suivront plusieurs études et projets, sans qu'aucun ne parvienne à s'imposer avant le plan partiel d'affectation (PPA) plate-forme du Flon élaboré par le service d'urbanisme de la ville de Lausanne en 1999. Ce projet garantira notamment le respect de la structure héritée de son ère industrielle.[73] Pour comprendre l'évolution du quartier il faut encore relever qu'en 1984, la ville de Lausanne va faire l'acquisition de la ligne Lausanne – Ouchy, en revanche la compagnie de chemin de fer de Lausanne – Ouchy reste

66 www.flon.ch/Le-Flon/Historique, consulté le 11.04.14
67 Ibid.
68 Urs Zuppinger, Luttes-ô-Flon, Editions d'en bas, 2012, p. 227
69 Urs Zuppinger, Luttes-ô-Flon, Editions d'en bas, 2012, p. 228
70 Ibid.
71 Ibid.
72 Urs Zuppinger, Luttes-ô-Flon, Editions d'en bas, 2012, p. 229
73 Urs Zuppinger, Luttes-ô-Flon, Editions d'en bas, 2012, p. 230

propriétaire du plateau du Flon. Elle abandonne donc ses activités de transports de personnes, pour se consacrer à la gestion de son patrimoine immobilier et change donc sa raison sociale pour devenir la LO-Holding.[74] En 1991 c'est l'inauguration du TSOL (aujourd'hui M1) qui dessert le quartier. En 2000 ce sera au tour de la ligne feroviaire Lausanne-Echalens-Bercher (LEB) d'arriver au Flon. En 2008 ce sera finalement la mise en service du M2, qui reprend en partie le tracé du chemin de fer Lausanne – Ouchy. En parallèle de la Gare CFF, le Flon devient un véritable pôle d'échanges au cœur de la ville de Lausanne avec près de 80'000 pendulaires par jour.[75] Le groupe LO-Holding toujours propriétaire du plateau du Flon a pu, dans un même temps, continuer de développer le quartier sur la base du PPA de 1999. Il en a fait un véritable poumon de vie au centre de l'agglomération où se développent commerces, restaurants, écoles, bureaux, galerie d'art, discothèques et cinémas.[76]

Figure n° 12 : Le quartier du Flon à Lausanne [77]

74 Urs Zuppinger, Luttes-ô-Flon, Editions d'en bas, 2012, p. 230
75 www.flon.ch/Le-Flon, consulté le 11.04.14
76 Ibid.
77 www.myswitzerland.com, quartier du Flon, consulté le 11.04.14

FICHE PROJET
LAUSANNE FLON

Surface : 5.5 ha

Voir annexe n°4 pour le plan du réseau de transport public lausannois

CARACTÉRISTIQUE DU MÉTRO LAUSANNOIS
Date de mise en fonction : 1991
Etendu du réseau : 13.7 km
Nombre de stations : 28
Nombre de lignes : 2
Fréquentation : 36.2 mio/an en 2010

CARACTÉRISTIQUE DU PROJET LAUSANNE FLON
Le concept urbanistique comprend pour ce quartier :

54'000 m² de surface consacrée aux activités
0 m² de surface consacrée aux logements
m² de surface consacrée aux équipements publics non communiqué
m² de surface consacrée aux espaces publics non communiqué

Nouveaux emplois : non connu
Nouveaux logements : 0

RELATION AVEC LES PROJETS AUTOURS DES GARES CEVA

Le quartier du Flon représente à la fois un important pôle d'échange et un centre urbain dynamique au centre de la ville de Lausanne. Le Flon se démarque des autres quartiers précédemment comparés par le fait de sa vocation principalement orientée vers les activités. Ainsi on ne trouve pas de logement directement sur la plateforme du Flon. La ville de Lausanne est équipée d'un métro, ce qui n'est pas non plus complètement comparable à un RER. Puisque le projet CEVA s'apparente fortement à un métro (CEVA est majoritairement sous-terrain) le cas de Lausanne demeure intéressant à considérer.

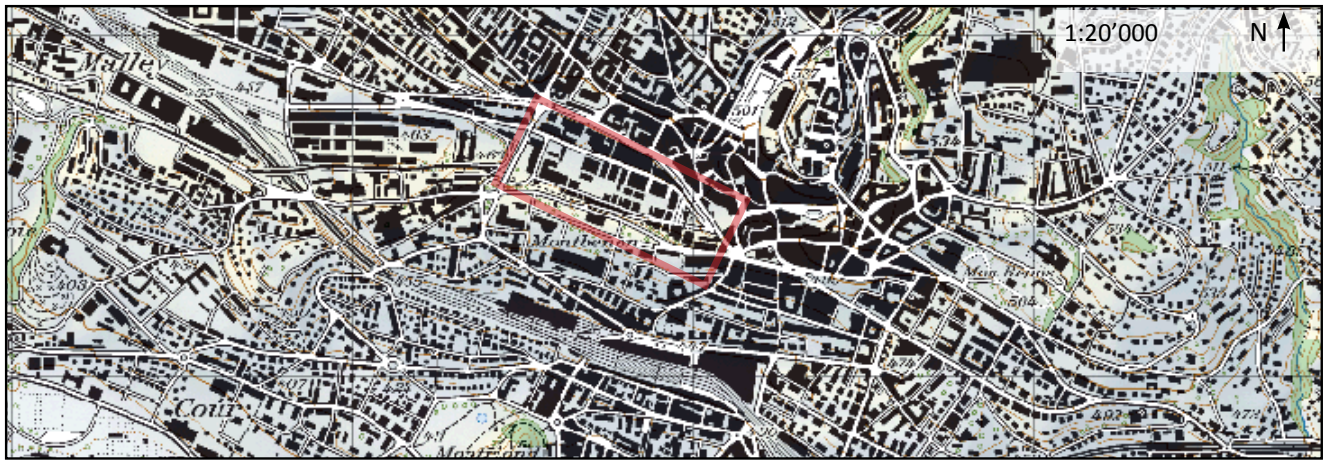


Photo : La Praille, Lancy Pont-Rouge, Genève, PONT 12

TROISIÈME PARTIE : PERSPECTIVE DE DÉVELOPPEMENT AUTOUR DES NOUVELLES GARES

3.1 LE PROJET CEVA

3.1.1 DES GARES ET DES STATIONS

Dans ce nouveau chapitre, nous rentrons maintenant dans des aspects les plus tangibles du projet CEVA. Pour cela, reprenons brièvement quelques points clés précédemment traités afin de les affiner, avant de nous intéresser de façon concrète aux gares et stations qui composent CEVA. La ligne Cornavin, Eaux-Vives, Annemasse est le chaînon manquant entre la gare de Lancy-Pont-Rouge (la Praille, secteur du PAV) et la gare des Eaux-Vives. Si le projet CEVA ne représente que 16 km de ligne, il est en revanche indispensable à l'agglomération du Grand Genève pour développer son réseau RER qui dès l'ouverture de CEVA représentera 230 km de lignes et 40 haltes.[1] Ce réseau express régional connectera ainsi les réseaux ferroviaires français et suisses et desservira un bassin de vie de plus d'un million d'habitants en s'étirant sur deux cantons suisses et deux départements français. Un horaire cadencé et synchronisé ainsi qu'un système tarifaire intégré faciliteront les déplacements quotidiens, supprimera l'effet frontière dans les déplacements et désenclavera les régions les plus éloignées du centre de l'agglomération. Dans le cœur de l'agglomération (entre Genève Cornavin et Annemasse) les nouvelles gares s'inscrivent dans un tissu bâti préexistant. Parfois en surface, mais le plus souvent en sous-sol, les gares offriront un service de type métro et permettront le transbordement des usagers en surface sur les autres offres de mobilité que sont les trams, les bus, les taxis ou les vélos.[2] Concrètement, le projet CEVA est donc composé de deux grands nœuds ferroviaires, c'est-à-dire les gares de Genève Cornavin et Annemasse. Deux gares de plus faible importance, mais qui auront néanmoins leur rôle à jouer dans l'agglomération, accueilleront des trains nationaux en provenance des principales villes suisses. Ce sont les gares de: Lancy-Pont-Rouge, qui desservira le quartier de Praille-Accacia-Vernet (qui est en cours de mutation) et la gare des Eaux-Vives, qui desservira la rive gauche du centre de Genève. Trois stations d'importance régionale viennent compléter cette offre: il s'agit des stations de Carouge-Bachet, Champel-Hôpital et Chêne-Bourg. Pour bien saisir la différence entre une gare et une station, il faut s'intéresser essentiellement à une chose déterminante: la longueur des quais. En effet, les gares auront des quais de 300 m de long au minimum, ce qui permet aux trains de type, grandes lignes en provenance par exemple de Berne, de s'arrêter dans ces gares.[3] Les stations en revanche auront des quais d'une longueur inférieure à 300 m et n'accueilleront que les trains régionaux. De façon plus générale, qu'il soit question de gares ou de stations, les différentes haltes qui jalonnent le tracé de CEVA représentent de véritables opportunités de renouvellement urbain et cela malgré les différences parfois marquées d'implantation de ces infrastructures dans l'agglomération. La fiche A10[4] du plan directeur cantonal, Genève 2030 identifie parfaitement ce potentiel ainsi que les effets attendus pour ces interfaces d'importance cantonale et régionale.

1 Le RER du futur en Suisse romande, publication des CFF de la République et Canton de Genève et du Canton de Vaud, p.12

2 Le RER du futur en Suisse romande, publication des CFF de la République et Canton de Genève et du Canton de Vaud, p.8

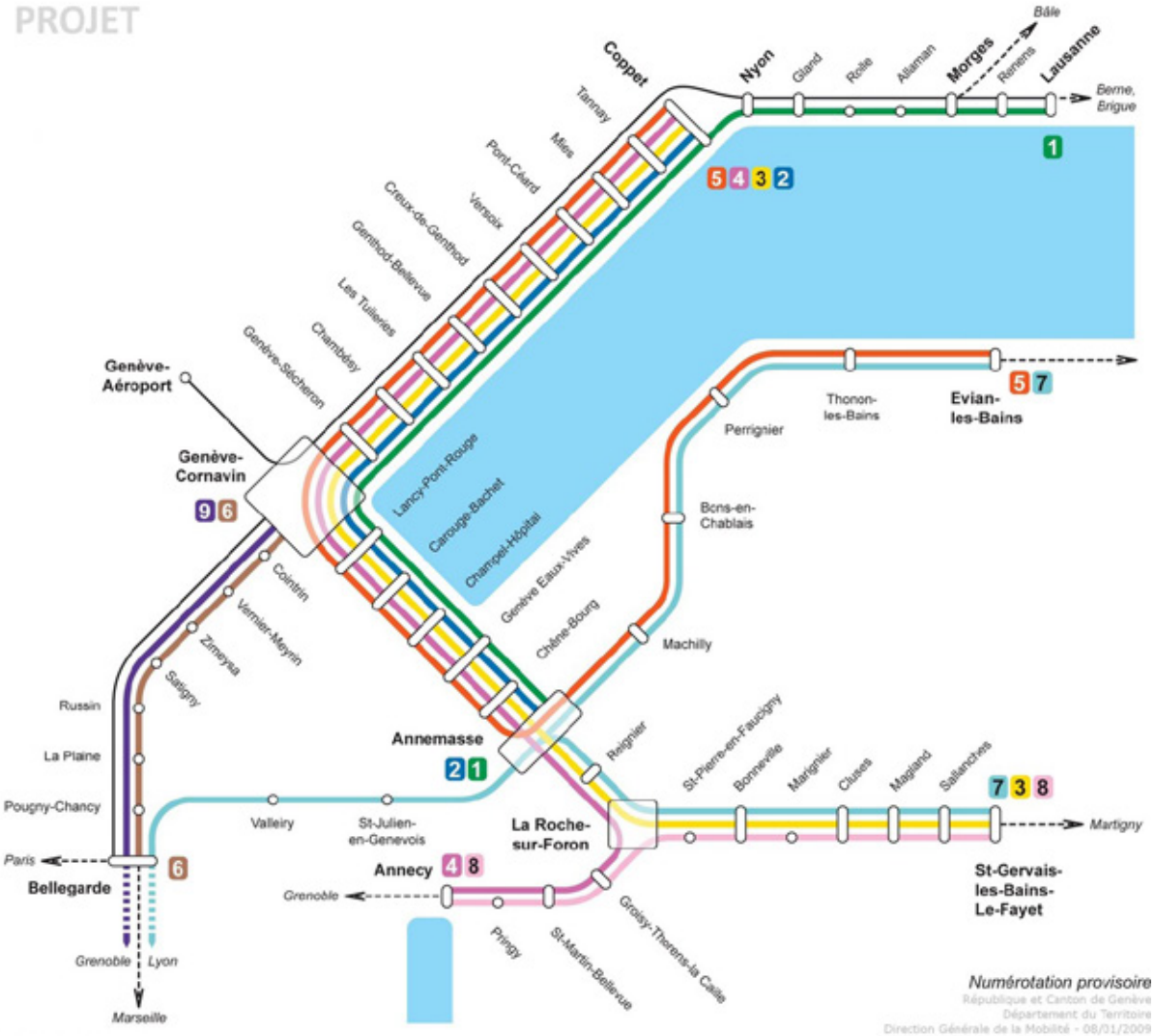
3 Interview de Caroline Monod, responsable de la communication de CEVA le 10.01.14

4 Plan directeur cantonal Genève 2030, Février 2013, Fiche A10, p.103

Les points suivants sont ainsi pris en considération pour les espaces publics d'importance cantonale et les interfaces des CEVA en font donc pleinement partie : [5]

- La structuration de l'espace urbain et le renforcement de l'identité de chaque lieu.
- La valorisation des quartiers et des équipements.
- L'encouragement de la mobilité douce.
- L'amélioration du cadre de vie de la population actuelle et future.
- La préservation et l'enrichissement du patrimoine architectural et urbanistique.

Figure n° 13 : RER franco-valdo-genevois, Plan du réseau [6]



5 Plan directeur cantonal Genève 2030, Février 2013, Fiche A10, p.103

6 www.transferis.com/societe/carte-didentite/ , consulté le 21.04.2014

En parallèle de ces points déjà très spécifiques, il faut également prendre en considération l'ensemble des projets déjà planifiés ou en cours de réalisation dans un rayon allant de 500 m à 1 km autours des gares et des stations. Les différentes études commanditées par le canton de Genève entre 2003 et 2006, aux bureaux d'urbanisme Metron-ADR-DeLaMa (sous la forme d'une seule équipe) identifient clairement les enjeux de planifications autour de CEVA.[7] (Voir plan Metron-ADR-DeLaMa). Le rapport final de mars 2006 sur la valorisation urbaine de la ligne CEVA relève ainsi les défis de planifications suivant : [8]

Réaliser une interface de haute qualité fonctionnelle, qui permette :

- d'assurer une connexion optimale avec le réseau structurant de transports publics pour rabattre les usagers des lignes urbaines sur des liaisons rapides d'agglomération de niveau RER et également inversement.

- de rabattre certaines lignes de bus vers les stations CEVA, ce qui permet d'éviter des parcours lents en ville et de renforcer l'utilisation de la ligne CEVA.

- de développer à partir des stations CEVA un réseau bien ramifié de mobilité douce permettant d'accéder aux quartiers et équipements environnants.

Valoriser le potentiel urbain aux abords de la station (rayon de 500 m) en veillant à :

- coordonner et assurer la qualité des projets d'urbanisation en relation avec l'espace public de la station, en partenariat Etat – Communes – Privés.
- garantir une densité et une mixité à la hauteur de la qualité d'accessibilité du site.

Tenir compte des projets urbains dans le voisinage (rayon entre 500 m et 1 km) en :

- améliorant l'attractivité des réseaux de mobilité douce.

- planifiant les accès motorisés de manière à ne pas gêner le fonctionnement de l'interface.

Au travers de ces dispositions de planification on prend pleinement la mesure de l'importance de ce projet pour le Grand Genève. Avant de clore ce chapitre, il est encore à noter qu'actuellement 420'000 personnes sont directement concernées par le projet (dans le rayon de 1 km autour des gares, habitants + emplois) et que potentiellement 100'000 personnes de plus pourraient s'y ajouter dans le futur.[9]

7 Valorisation urbaine de la ligne CEVA, Rapport final, mars 2006, République et Canton de Genève, metron-ADR-DeLaMa. p5

8 Ibid.

9 Ibid.

3.1.2 POLARISATION DES MODES DE TRANSPORTS

Pour traiter ce chapitre il est intéressant de faire un tour d'horizon de différentes gares et stations de CEVA pour en saisir leur rôle et leur importance en termes de mobilité pour l'agglomération. Prenons-les dans l'ordre de l'acronyme et commençons par la gare Cornavin.

La gare de Genève Cornavin est la principale gare du canton et correspond à un pôle d'échange majeur, qui est appelé à se renforcer.[10] Elle jouit d'une très bonne interconnexion avec le réseau RER (direction, Lancy-Pont-Rouge, Bellegarde-sur-Valserine, Genève Aéroport, Lausanne) ainsi qu'avec les réseaux de trams et de bus. Elle possède un parking de 837 places véhicules et 336 places vélos.[11] Genève Cornavin offre un excellent service à destination de l'ensemble des villes suisses, (pour exemple : 6 trains par heure pour Lausanne, 3 trains par heure pour Berne, deux trains par heure pour Zurich).[12] Les deux quais français de la gare offrent également des départs TGV en direction de Paris et de Marseille. Ces cinq dernières années la gare de Cornavin a été complètement réorganisée et rénovée. Cette gare connaîtra cependant de nouveaux travaux dans un avenir proche, puisque sa capacité devra être augmentée avec la construction de nouveaux quais en sous-terrain.[13]

La gare Lancy-Pont-Rouge a vocation de devenir l'un des pôles majeurs d'activités du Grand Genève.[14] En plein cœur du nouveau secteur de développement Praille – Acacias – Vernets (PAV) son importance est particulièrement stratégique (voir chapitre : 3.2.1 Lancy-Pont-Rouge). Elle est située proche du parking relais de l'étoile[15] (562 places véhicules et 76 places vélos) et proche de la jonction autoroutière en direction de la Suisse et de la France. Elle jouit également d'une très bonne possibilité intermodalité avec le réseau de tram, et sa connexion avec le réseau de bus sera renforcée.[16] La gare pourra accueillir des trains grandes lignes et sera bien interconnectée au réseau RER. Une liaison pour piétons et cyclistes (la promenade des Crêtes) permettra de rejoindre la station suivante, Carouge – Bachet.[17]

La station de Carouge – Bachet assure la desserte du stade de Genève, du quartier de Carouge et du nouveau quartier de la Chapelle – Les Sciers.[18] Elle permet également l'échange intermodal sur les lignes de trams et de bus. Le centre commercial de la Praille et ses 32'000 m^2 de surface ainsi que la proximité de l'autoroute renforcent l'attractivité de cette station. Un parking relais de 200 places et une patinoire de 10'000 places sont actuellement à l'étude sur ce secteur.[19] Une liaison pour piétons

10 Genève raccordement CEVA, Développement des transports ferroviaires, Etudes en collaboration Canton de Genève – BRS Architectes – Urbaplan, 2001, p.20

11 Fondation des parkings, www.genève.ch/parkings, consulté le 21.04.2014

12 CFF horaire en ligne, www.cff.ch , visité le 21.04.2014

13 Communiqué de presse de la République et Canton de Genève de Ville de Genève de Office fédéral des transports et des CFF sur l'agrandissement de la gare de Genève Cornavin du 19.12.2012

14 Genève raccordement CEVA, Développement des transports ferroviaires, Etudes en collaboration Canton de Genève – BRS Architectes – Urbaplan, 2001, p.22

15 Fondation des parkings, www.genève.ch/parkings, visité le 21.04.2014

16 Genève raccordement CEVA, Développement des transports ferroviaires, Etudes en collaboration Canton de Genève – BRS Architectes – Urbaplan, 2001, p.22

17 Concours de projets d'espaces publics, La promenades des Crêtes, Canton de Genève et Ville de Lancy, Rapport du jury juin 2012.

18 CEVA info n°1 mai 2003, Direction de projet CEVA, Canton de Genève et CFF

19 Communiqué de presse conjoint de la République et Canton de Genève et de la Ville de Lancy, le 14 juin 2012

et cyclistes (la promenade des Crêtes) permettra de rejoindre la station précédente, Lancy-Pont-Rouge.

La station de Champel – Hôpital n'a pas la vocation d'être un pôle d'échange majeur, seule une interconnexion entre le réseau RER et le réseau bus est planifiée.[20] En revanche la station assurera une excellente déserte aux nombreux habitants et employés dans ce quartier ainsi qu'à l'Hôpital Universitaire de Genève.

La gare des Eaux-Vives a vocation de devenir la deuxième gare du Canton et un pôle majeur du projet CEVA.[21] Située sur la rive gauche et proche du centre, cette gare sera particulièrement bien interconnectée avec les réseaux du RER, des trams et des bus. Comme les gares de Lancy-Pont-Rouge et Genève Cornavin, cette gare accueillera des trains grandes lignes. Deux parkings souterrains totalisant 711 places sont prévus ainsi qu'une vélostation de 500 places.[22] Un important projet de renouvellement urbain est planifié sur ce site (voir chapitre : 3.2.2 Eaux-Vives). La voie verte d'agglomération consacrée à la mobilité douce reliera cette gare à celle de Chêne-Bourg et Annemasse.[23]

La station de Chêne-Bourg est la dernière halte sur territoire Suisse avant la gare d'Annemasse. Elle constituera un lien fort entre Genève et Annemasse et assurera la desserte du quartier des Trois-Chênes.[24] Elle permet également l'échange intermodal sur les lignes de trams et de bus. Un parking sous-terrain de 870 places ainsi qu'une vélostation sont prévus.[25] La voie verte d'agglomération consacrée à la mobilité douce reliera cette gare à celle des Eaux-Vives et Annemasse.

La gare d'Annemasse est la seule gare du projet CEVA à ne pas se trouver sur territoire Suisse, mais représente un pôle multimodal important à plusieurs échelles: celle de l'agglomération d'Annemasse, mais également celle du Grand Genève.[26] Très bien interconnectée avec le RER et TER, ainsi que les trains grandes lignes, la gare d'Annemasse deviendra la 5ème gare de Rhône-Alpes derrière La Part-Dieu, Perrache, Grenoble et Saint-Etienne.[27] La gare d'Annemasse à un rôle particulièrement important pour le réseau express régional d'agglomération, puisque de cette gare partiront des trains à destination de Bellegarde-sur-Valserine, La Roche-sur-Foron, Annecy, Saint-Gervais et Evian-les-Bains.[28] La gare d'Annemasse permet également l'échange intermodal sur les lignes de cars interurbains et sur la ligne de BHNS-Tango, qui connectera la gare aux deux parkings relais des chasseurs et Jean Monnet d'une capacité de 250 places chacun.[29] La voie verte d'agglomération consacrée à la mobilité douce reliera

20 Genève raccordement CEVA, Développement des transports ferroviaires, Etudes en collaboration Canton de Genève – BRS Architectes – Urbaplan, 2001, p.26

21 Ibid.

22 République et Canton de Genève, Aménagement du territoire et urbanisme, Eaux-Vives, www.ge.ch consulté le 21.04.2014

23 République et Canton de Genève, Mobilité, Voie verte d'agglomération, www.ge.ch consulté le 21.04.2014

24 CEVA info n°1 mai 2003, Direction de projet CEVA, Canton de Genève et CFF

25 Plan localisé de quartier Gare de Chêne-Bourg, adopté par le Conseil d'Etat le 26 juin 2013

26 République et Canton de Genève, Aménagement du territoire et urbanisme, Annemasse, www.ge.ch consulté le 21.04.2014

27 Annemasse, les grands projets, pôle d'échanges multimodal, www.annemasse.fr , consulté le 21.04.2014

28 CEVA-France, Le projet – les bénéfices, www.ceva-france.fr , consulté le 21.04.2014

29 Projet de loi ouvrant un crédit au titre de subvention d'investissement, PL 11115, Projet présenté par le Conseil d'Etat, déposé le 04.02.2013, p.9

cette gare à celle de Chêne-Bourg et des Eaux-Vives.

Ces sept gares ou stations nous montrent bien l'importance de la multimodalité ou plus souvent ici de l'intermodalité que le projet CEVA concentre sur ces haltes. Les gares polarisent les différents modes de transports, captent les usagers et les redistribuent dans le réseau de transports publics ou de mobilité douce de l'agglomération. Les enjeux d'accessibilité sont nombreux, c'est pourquoi l'articulation avec les réseaux de trams et de bus est renforcée. Il en va de même pour les vélostations et l'offre de mobilité douce qui y est associée (voie verte d'agglomération et promenade des crêtes). La possibilité de stationner son véhicule privé dans les différents parkings relais assure un rabattement des automobilistes et favorrise le changement de modes de transports sur les haltes de CEVA (intermodalité) tout en garantissant à l'usager une excellente accessibilité à l'ensemble du Grand-Genève.

L'article parut dans la revue semestrielle de l'université de Lausanne, Urbia n° 13 consacrée aux Gares du CEVA, illustre parfaitement l'importance pour le Grand Genève du transfert modal vers la mobilité douce :

> *[…] l'un des objectifs majeurs du projet d'agglomération franco-valdo-genevois est de favoriser le transfert modal vers les mobilités douces et les transports en commun. En plaçant la réflexion du point de vue de la gestion des flux à l'échelle de l'agglomération, il apparaît que les futures gares CEVA constituent les nœuds intermodaux (connexions rail, routes, transports publics, mobilité douce) parmi les plus significatifs de l'agglomération, et offrent un potentiel très important pour favoriser le report modal. La planification d'équipements et d'installations autour des gares se doit donc de ne pas gaspiller ce potentiel.*[30]

30 Les cahiers du développement urbain durable, URBIA n°13, février 2012, G. Giacomel – A. Martin – M. Pittet, F. Rivola, Gare du CEVA, p.19

3.1.3 VALEUR SYMBOLIQUE

Intéressons-nous à présent à l'architecture de l'objet gare. En tant qu'axe majeur du système de transports publics du Grand Genève, CEVA tissera des liens entre les quartiers qu'il connectera. A ce titre, il est apparu que la qualité architecturale ainsi que l'intégration de l'ouvrage dans le tissu urbain influencera directement l'aménagement des stations, leur attractivité, leur confort, leurs animations et leur sécurité. Avec la majeure partie de ces gares en sous-terrain CEVA s'apparente fortement à un métro; cette particularité impose donc aux architectes un soin spécifique à apporter aux accès aux quais ainsi qu'à la conduite de la lumière dans l'ouvrage. Bien que le projet comporte plusieurs gares et stations, il doit être considéré comme un seul et unique ouvrage avec une identité claire.[31] Afin d'aboutir au meilleur projet possible et d'obtenir les services d'une équipe apte à mener à terme un tel projet, le maître d'ouvrage (le Canton de Genève et les CFF) a pris la décision de lancer une procédure de mise en concurrence par mandats d'études parallèles pour un avant-projet d'architecture selon la norme SIA 142 (éd. De 1998).[32] Il est à noter que la gare de Genève Cornavin fait l'objet d'autres études et que la gare d'Annemasse n'est pas financée par le Canton de Genève et les CFF, et n'est donc pas prise en considération par le mandat d'études parallèles. Le 30 avril 2004 la procédure d'étude était lancée et les derniers dossiers de candidatures étaient attendus au plus tard le 4 juin de la même année. Le 25 juin 2004 vingt équipes avaient répondu et parmi elles six équipes furent sélectionnées par le collège d'experts présidé par Jean-Marie Duthilleul. Il s'agissait des équipes suivantes : Atelier Bruno Dumétier (Atelier d'architecte Bruno Dumétier), Groupement Fourmis (Tschumi-Heurteux Architectes associés), Groupement Apaligne (Aeby & Perneger Architectes associés), Atelier Jean Nouvel Sa (Atelier Jean Nouvel Sa), Liaison@CEVA.CH.FR (Luscher architectes), M+V+Partenaires (Merlini & Ventura architectes.[33] Ces six équipes ont ensuite eu quatre mois pour faire la proposition d'un objet fini, mais capable de mûrir et d'évoluer dans le cadre de dialogues avec des interlocuteurs multiples. Un cahier des charges fut remis aux six équipes afin de leur permettre de fournir une proposition d'avant projet le 11 octobre 2004. Ce cahier des charges énonçait un certain nombre de critères sur lesquels les équipes furent amenées à se positionner. Il semble important d'en énoncer les points principaux afin de mieux comprendre les qualités du projet lauréat.

Extraits du cahier des charges : [34]

Les critères de jugement des propositions ne font pas l'objet d'une pondération chiffrée, mais sont cités dans l'ordre d'importance décroissante:

Qualité architecturale des gares et stations

Architecture, traitement des espaces intérieurs des gares

Qualité du traitement de la lumière naturelle et artificielle

Traitement des éléments structurels et matériaux

31 Rapport du collège d'experts, Novembre 2004, Mandats d'étude parallèles pour l'architecture, les aménagements et les abords des 5 gares et stations de la ligne CEVA, p.6 point 1.2

32 Rapport du collège d'experts, Novembre 2004, Mandats d'étude parallèles pour l'architecture, les aménagements et les abords des 5 gares et stations de la ligne CEVA, p.7 point 1.2.6

33 Rapport du collège d'experts, Novembre 2004, Mandats d'étude parallèles pour l'architecture, les aménagements et les abords des 5 gares et stations de la ligne CEVA, p.9 point 2.3.4

34 Rapport du collège d'experts, Novembre 2004, Mandats d'étude parallèles pour l'architecture, les aménagements et les abords des 5 gares et stations de la ligne CEVA, p.11 point 3.1.5

Fil rouge CEVA ;

Cohérence et lisibilité du fil rouge CEVA, unité et identité

Emergence, insertion urbaine et qualité architecturale

Relations avec le site et l'environnement immédiat, parcours

Aménagements extérieurs, abords immédiats

Convivialité, confort des usages, sécurité;

Principe d'organisation de l'information

Clarté, lisibilité et convivialité des parcours

Prise en compte des impératifs de sécurité

Economie

Economie générale des moyens proposés

Coûts d'investissement

Durabilité et facilité d'entretien des matériaux

Mi-novembre 2004 le jury annonçait son verdict : les ateliers Jean Nouvel sont les lauréats du concours. Le collège d'experts salua la proposition exprimée par ce groupement, notamment pour la transparence de son concept, sa simplicité, sa clarté et le fait de n'utiliser qu'un matériau, la brique de verre.[35] En répétant et en adaptant un système unique à chaque station, l'environnement des nouvelles gares est à la fois connu et nouveau. Les ateliers Jean Nouvel décrivent l'espace intérieur des stations comme un monde simultanément ouvert et souterrain, pixellisé à la manière d'un kaléïdoscop par l'effet de la lumière au travers des briques de verre.[36] De manière générale, les experts relèvent l'élégance et la grande force de la proposition pour ses qualités architecturales et urbaines. Avec ce projet, la notion de fil rouge énoncé dans le cahier des charges s'impose comme une évidence et offre aux usagers un repère, un symbole fort et emblématique signalant le projet CEVA dans la ville.[37]

35 Rapport du collège d'experts, Novembre 2004, Mandats d'étude parallèles pour l'architecture, les aménagements et les abords des 5 gares et stations de la ligne CEVA, p.113 point 3.5.2

36 Rapport du collège d'experts, Novembre 2004, Mandats d'étude parallèles pour l'architecture, les aménagements et les abords des 5 gares et stations de la ligne CEVA, p.77 point 3.4.5

37 Rapport du collège d'experts, Novembre 2004, Mandats d'étude parallèles pour l'architecture, les aménagements et les abords des 5 gares et stations de la ligne CEVA, p.113 point 3.5.1

3.2 PRÉSENTATION DES QUARTIERS PLANIFIÉS AUTOUR DE TROIS GARES CEVA

3.2.1 LANCY-PONT-ROUGE

Dans ce chapitre nous entrons dans le cœur des projets qui s'inscrivent dans le sillage du projet CEVA. Ce projet ferroviaire a permis d'initier de nombreux plans de valorisation autour des gares qu'il dessert. Les trois points qui vont suivre dressent le portrait de ces futurs quartiers et l'état des planifications engagées.

La gare de Lancy-Pont-Rouge s'inscrit en périphérie de l'ancienne zone industrielle du PAV, aujourd'hui véritable enjeu du développement urbain de Genève et de sa région. A ce titre cette gare est souvent comparée à la porte d'entrée du projet PAV.[38] Comme nous avons pu le voir précédemment cette gare a vocation de devenir un pôle d'échanges importants (trains-trams-bus-autoroute). Idéalement située proche du centre ville (15 min à pied) elle offre un potentiel de valorisation important. Le site de la future gare CEVA s'établit dans le prolongement de la route des Acacias et se retrouve ainsi voisine de plusieurs grandes entreprises de la région (Rolex, Banque Pictet, UBS, Port franc). D'un point de vue foncier, il faut savoir que les 97'000 m^2 de terrain où vont prendre forme la nouvelle gare Lancy-Pont-Rouge et son nouveau quartier sont entièrement la propriété des CFF.[39] En effet nous avons vu dans le chapitre (1.3.1 Rétrospective d'un projet centenaire) que les CFF inauguraient sur ce site en 1968 une gare de triage de 43 ha. Depuis, les terrains sont restés en main de la régie fédérale, qui a cependant concentré ses activités durant les dernières années sur une part plus congrue de ses terrains, libérant ainsi pratiquement 10 ha de surface valorisable dans le cadre projet CEVA. Afin de mettre en valeur le secteur de cette nouvelle gare, une société simple de valorisation des terrains sera constituée en associant les CFF, le canton de Genève et des propriétaires de terrains voisins, la SOVALP. La société SOVALP mettra en place un cahier des charges dans le but de réaliser un concours d'idées via un mandat d'études parallèles afin de valoriser ses terrains. Début 2005, c'est le bureau Strata qui est retenu comme lauréat. Son concept urbanistique comprend 184'000 m^2 bruts de plancher dont 122'000 m^2 d'activités, 57'000 m^2 de logements, soit environ 550 logements et 5'000 m^2 d'équipements publics.[40] La diversité des espaces publics et des équipements publics, qui se développent en fonction des affectations et de leurs situations participent à la qualité de ce projet. Il en va de même pour l'identification et la diversité des formes bâties en fonction de leurs secteurs d'affectation (activités ou logement). C'est un projet qui affirme une identité propre pour ses différentes parties et se caractérise par une forte densité et un important réseau d'espaces publics. Ce projet offre la possibilité d'être réalisé par phases et propose une importante mixité. La partie consacrée aux activités est aménagée entre la route des Jeunes et la nouvelle gare. La gare de Lancy-Pont-Rouge se trouve au centre et c'est autour d'elle que s'articulent les différents secteurs. De l'autre coté des voies, au pied du coteau vert de Lancy, se trouve la partie dévolue au logement et aux écoles; les bâtiments de logements sont regroupés généralement par trois autour d'une cour semi-privée servant d'espace collectif aux habitants. Le bâtiment scolaire se trouve au milieu de ce nouveau quartier de logements. Dans les détails le secteur dédié à l'activité représente 10'000m^2 pour des commerces, 103'000 m^2 pour des bureaux, 8'000 m^2 pour un hôtel. Le secteur dédié aux logements, lui, représente 57'000 m^2 pour le logement, 5'000 m^2 pour le groupe scolaire

38 Interview de Monsieur Aldo Bearzatto chef de projet au département de l'urbanisme, minute : 14'30

39 SOVALP – Valorisation de terrains CFF à Genève – La Praille, Synthèse du projet, République et Canton de Genève et CFF, octobre 2008, p.4

40 SOVALP – Valorisation de terrains CFF à Genève – La Praille, Synthèse du projet, République et Canton de Genève et CFF, octobre 2008, p.5

et 3'000 m² pour le commerce[41]. Un EMS et des logements pour étudiants pourraient, entre autres, faire partie des affectations des bâtiments de logements. Une crèche pourrait également intégrer le bâtiment du groupe scolaire, l'ensemble de ces affectations participerait à la mixité du quartier. Le projet en tant que tel répond parfaitement aux objectifs du plan directeur cantonal qui programmait un pôle urbain à affectation mixte autour de la gare de Lancy-Pont-Rouge. Le projet a donc été intégré au master plan du PAV, au plan directeur communal de Lancy et à son PLQ.[42]

Tout cela ne représente en réalité que la toute première étape de la mutation de ce quartier. Nous avons parlé de surfaces, de concepts urbanistiques, de bâtiments, d'affectations, mais nous n'avons pas encore abordé le sujet de l'architecture. Le projet du bureau Strata offrait la possibilité de réaliser le projet en phases successives, c'est donc l'option qui fut choisie. Ainsi, les CFF, en association avec le Canton de Genève et la ville de Lancy ont lancé en avril 2011 un concours d'architecture et d'ingénierie s'inspirant de la norme SIA 142 et 143 (éd.2009)[43] pour la partie à l'Est des voies CFF. Ce concours était ouvert à des équipes pluridisciplinaires composées d'architectes, d'architectes paysagistes, d'ingénieurs civils ainsi que de différents spécialistes (sécurité feu, façadier, éclairagiste, etc.). Les équipes devaient donc s'inscrire dans la continuité du projet du bureau Srata puisque ce projet a été intégré comme plan localisé de quartier par le Conseil d'Etat le 20 septembre 2010. Le programme du concours définissait ainsi les points suivants comme objectifs pour ce projet : [44]

- offrir aux habitants et usagers futurs du quartier un aménagement urbain de qualité qui dégage une ambiance métropolitaine et une identité favorable à l'appropriation de l'espace public.

- définir un véritable pôle multimodal (gare CEVA, tramway, bus, vélostation, etc.) performant en termes de fluidité et de qualité des déplacements et des transferts modaux.

- intégrer les contraintes fonctionnelles et légales au moyen de solutions simples, optimales, spécifiques et conduisant à une optimisation des coûts (constructions et infrastructures liées)

tout en contribuant au développement durable.

41 SOVALP – Valorisation de terrains CFF à Genève – La Praille, Synthèse du projet, République et Canton de Genève et CFF, octobre 2008, p.6-7

42 SOVALP – Valorisation de terrains CFF à Genève – La Praille, Synthèse du projet, République et Canton de Genève et CFF, octobre 2008, p.10

43 Rapport du Jury du concours d'architecture du projet Pont-Rouge et espaces publics de la gare CEVA Lancy-Pont-Rouge, République et Canton de Genève, janvier 2012, p.10

44 Rapport du Jury du concours d'architecture du projet Pont-Rouge et espaces publics de la gare CEVA Lancy-Pont-Rouge, République et Canton de Genève, janvier 2012, p.12

Le programme prévoit également que la majeure partie des surfaces puisse être occupée par des bureaux, mais que ces surfaces laissent la potentialité d'attirer d'autres utilisateurs tels qu'un centre médical, un fitness, une haute école, une salle de spectacle ou un cinéma.[45] Le lauréat de ce concours se verra ainsi attribuer un mandat complet de planification et de réalisation des bâtiments et des espaces publics, le tout pour un montant de 292 millions de francs suisse (uniquement pour la partie dévolue aux activités à l'Est des voies CFF).[46] Le concours s'est déroulé en trois étapes: la première sous la forme d'une sélection où 19 participants furent retenus, puis la deuxième étape sous la forme d'un concours anonyme où les cinq meilleures équipes furent à nouveau retenues, puis la troisième étape où ces équipes ont finalement participé à un mandat d'études parallèle.[47] Le 29 janvier 2012 le jury désigne le projet lauréat, il s'agit du bureau Lausannois Pont 12 avec leur projet « Gotham ».[48] Le jury à ainsi estimé que le projet retravaillait le PLQ, tout en acceptant les contraintes et crée un nouveau morceau de ville avec une grande richesse morphologique.[49]

Pour la partie à l'Ouest des voies CFF, qui s'étand au pied du coteau de Lancy et qui sera dévolu essentiellement aux logements, un concours d'architecture a été lancé début 2014.[50] A l'heure actuelle, il n'est pas possible de donner plus d'informations sur ce secteur, si ce n'est que le projet s'inscrira dans la continuité du PLQ et du projet du bureau Srata.

Voir annexe 5 - 6 - 7

45 Rapport du Jury du concours d'architecture du projet Pont-Rouge et espace publics de la gare CEVA Lancy-Pont-Rouge, République et Canton de Genève, janvier 2012, p.12

46 Rapport du Jury du concours d'architecture du projet Pont-Rouge et espace publics de la gare CEVA Lancy-Pont-Rouge, République et Canton de Genève, janvier 2012, p.10

47 Rapport du Jury du concours d'architecture du projet Pont-Rouge et espace publics de la gare CEVA Lancy-Pont-Rouge, République et Canton de Genève, janvier 2012, p.11

48 Rapport du Jury du concours d'architecture du projet Pont-Rouge et espace publics de la gare CEVA Lancy-Pont-Rouge, République et Canton de Genève, janvier 2012, p.17

49 Rapport du Jury du concours d'architecture du projet Pont-Rouge et espace publics de la gare CEVA Lancy-Pont-Rouge, République et Canton de Genève, janvier 2012, p.22

50 Interview de Monsieur Aldo Bearzatto chef de projet au département de l'urbanisme, minute : 20'00

FICHE PROJET
LANCY-PONT-ROUGE

Surface : 9.7 ha
Voir annexe 5 - 6 - 7

ENJEUX

La gare de Lancy-Pont-Rouge a vocation de devenir l'un des pôles majeurs d'activités du Grand-Genève. En plein coeur du nouveau secteur de développement du PAV son importance est particulièrement stratégique.

DATES CLÉ DU PROJET

2005 : Mendat d'études parallèles (Lauréat bureau Strata)
2007 : Etude d'impact
2010 : PLQ Pont-Rouge,Gare CEVA, av. Eugène-Lance adopté par le Conseil d'Etat
2012 : PLQ Pont-Rouge,Gare CEVA, Rte des Jeunes adopté par le Conseil d'Etat
2012 : Rapport du jury du concours d'architecture et d'espace publics.
2014 : Concours d'architecture pour la partie ouest du projet (en cours)

CARACTÉRISTIQUE DU PROJET

Avant projet
Population : 6'238
Emplois : 12'394

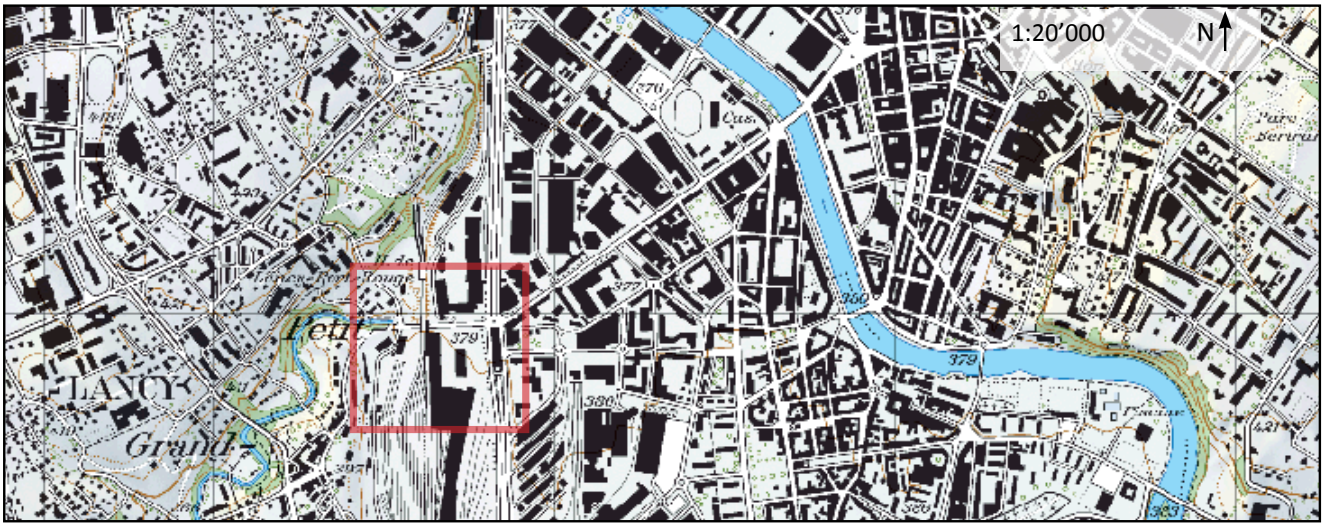
Après projet
Population : 10'456
Emplois : 19'397

Le concept urbanistique comprend pour ce secteur :

184'000 m² de surface brut de plancher
122'000 m² de surface d'activités
57'000 m² de logements
5'000 m² d'équipements publics

MOBILITÉ

Très bonne interconnexion avec le RER, le tram et le bus. A proximité directe de l'autoroute et d'un parc-relais de plus 500 places. A proximité également d'une voie importante de mobilité douce (piéton et vélo).



3.2.2 GARE DES EAUX-VIVES

La gare des Eaux-Vives a vocation de devenir la deuxième gare du Canton. Elle s'inscrit sur la rive gauche du lac, pratiquement en plein centre ville et à proximité immédiate des grandes rue commerçantes et de la vieille ville. La superficie des terrains sur laquelle se construira la nouvelle gare représente 52'000 m^2. Cette surface est restée disponible au centre ville depuis l'inauguration à la fin du 19ème siècle de la « première » gare des Eaux-Vives (1.3.1 Rétrospective d'un projet centenaire). Cette surface appartenant à la collectivité publique, a été inscrite dans le plan directeur cantonal de Genève comme enjeu d'aménagement prioritaire.[51] Une succession d'études et de concours entre 2003 et 2014 devrait permettre de réaliser sur ce secteur non seulement une gare, mais surtout un nouveau morceau de ville sur l'ancienne cicatrice ferroviaire. En 2003, un premier programme d'aménagement donnait déjà les premières orientations du futur secteur de la gare des Eaux-Vives. « Un quartier attractif et urbain, caractérisé par une véritable mixité. »[52] Ce programme était déjà ambitieux pour le devenir de ce site, puisqu'il envisageait 200 logements, des surfaces de bureaux et d'activités, des équipements de quartier, une école, une crèche ainsi qu'un équipement culturel d'importance régionale, tout en favorisant l'intermodalité sur la gare CEVA et en mettant un accent particulier sur les espaces publics.[53] Toujours en 2003, quatre bureaux d'architecture furent mandatés dans le cadre d'un mandat d'étude parallèle affin d'élaborer un avant projet du plan directeur de quartier PLQ.[54] Ce mandat se déroula jusqu'en 2004 et donna la possibilité de préciser les grandes orientations urbaines du projet.[55] En parallèle, un groupe de concertation fut constitué afin d'associer au projet les partis politiques, les associations de quartier ou des associations actives dans le domaine du transport.[56] Afin de rassurer la population et de l'informer des orientations du projet, une séance publique fut organisée en janvier 2004. Entre 2004 et 2006 une succession d'études préparatoires furent réalisées notamment sur la desserte du quartier où il y avait la possibilité de réaliser le théâtre de la nouvelle comédie de Genève sur le site des Eaux-Vives.[57] En novembre 2005 les CFF, le Canton de Genève et la ville de Genève constituent ensemble une Société de valorisation des terrains de la gare des Eaux-Vives, (la SAUVAGE) cette société établira ainsi une convention sur la répartition des droits à bâtir et sur son potentiel immobilier.[58] Dès septembre 2006, l'ensemble des contraintes imposées par l'ouvrage ferroviaire étaient connues et les plans de CEVA étaient mis à l'enquête; ainsi le bureau ADR reçut le mandat de réaliser le plan directeur de quartier en prenant en compte les différentes études qui avaient été menées jusque-là. Le projet définitif du plan directeur de quartier fut rendu en 2008 puis adopté par le Conseil municipal de la ville de Genève en mai 2009 ainsi que par le Conseil d'Etat en juillet 2009. Le programme d'affectation du PDQ prévoit ainsi : [59]

51 Gare des Eaux-Vives, Plan directeur de quartier, République et Canton de Genève, juin 2008, p1
52 Ibid.
53 Ibid.
54 Gare des Eaux-Vives, Plan directeur de quartier, République et Canton de Genève, juin 2008, p2
55 Ibid.
56 Ibid.
57 Ibid.
58 Gare des Eaux-Vives, Plan directeur de quartier, République et Canton de Genève, juin 2008, p3
59 Gare des Eaux-Vives, Plan directeur de quartier, République et Canton de Genève, juin 2008, p12

- 29’000 m² de surface brute de plancher réservée à l’habitat, soit 250 logements
- 16’000 m² de surface brute de plancher réservée aux activités et aux commerces, soit environ 400 emplois
- Des équipements de quartier, notamment une crèche et des équipements sportifs.
- Un complexe théâtral, la Nouvelle comédie de Genève

Le PDQ distingue six périmètres d’implantation en fonction de leurs programmes et de leur situation dans le quartier. Ils sont nommés sur le plan directeur par les lettres A, B, C, D, E, F et une variante d’implantation est proposée pour le secteur B.[60]

Le lot A est le périmètre consacré à la Nouvelle Comédie, ce complexe théâtral devrait accueillir 250 spectacles par année et comprend deux salles, l’une de 200 places et l’autres de 500 places.

Le lot B est l’un des périmètres consacré aux logements, il est également prévu d’y affecter des activités non bruyantes ainsi qu’une vélostation de 500 places.

Le lot C est le périmètre consacré aux équipements sociaux, il comprend ainsi une crèche et un groupe scolaire.

Les lot D-E-F sont des périmètres consacrés aux logements, ils comprennent également des activités et des parkings en sous-sol.

De 2009 à 2014 trois concours majeurs pour l’aménagement de la gare des Eaux-vives se succédèrent. Le premier à avoir eu lieu fut le concours de projet d’architecture pour le Théatre de la Nouvelle comédie en octobre 2009. Ce concours international de projet défini par la SIA 142 éd. 2008[61] fut gagné par le bureau parisien Gravier Martin Camara Architectes grâce à leur projet SKYLINE. Soixante-dix-neuf projets étaient en compétitions.

> « Le jury est convaincu que le projet lauréat proposé à l’unanimité premier rang, premier prix, n°30 SKYLINE, a tous les atouts *pour se développer et répondre avec pertinence aux remarques formulées par le jury, utilisateurs et maître de l’ouvrage lors du développement du projet. Il recommande à l’unanimité au maître de l’ouvrage l’attribution d’un mandat d’étude et de réalisation aux auteurs du projet classé premier rang, premier prix. »*[62]

60 Gare des Eaux-Vives, Plan directeur de quartier, République et Canton de Genève, juin 2008, p14

61 Théâtre de la Nouvelle Comédie, Ville de Genève, Département des constructions et de l’aménagement, octobre 2009, p.6

62 Théâtre de la Nouvelle Comédie, Ville de Genève, Département des constructions et de l’aménagement, octobre 2009, p.20

Le second concours majeur fut celui consacré aux espaces publics de la gare des Eaux-Vives dès juin 2010. Une nouvelle fois ce fut un concours international qui fut organisé, toujours défini par la SIA 142. Le bureau désigné comme lauréat en janvier 2011, fut cette fois un bureau genevois, le bureau MSV architectes urbanistes sàrl. Sept projets étaient en compétition.

> « […] le jury est co*nvaincu que le projet lauréat N° 2, « Coulisses », classé à l'unanimité du jury au premier rang, premier prix, possède toutes les qualités intrinsèques et les potentialités pour un développement répondant aux attentes du maître de l'ouvrage. »*[63]

Le troisième et dernier concours est celui de la construction de logements, d'équipements publics et sportifs ainsi que de surfaces d'activités et de parking. Ce concours fut lancé en juin 2013 et le lauréat fut désigné en avril 2014. Le concours s'inscrit toujours dans le cadre de la réglementation de la SIA 142 éd. 2009. Ce concours était ouvert aux bureaux suisses et internationaux. Le bureau qui à été désigné comme lauréat grâce à leur projet « mi fa mi mi sol mi » est le bureau lausannois, B+W architecture SA + Tekhne SA.[64] Vingt projets étaient en compétition.[65]

> « […] le jury est co*nvaincu que le projet lauréat N° 04 « mi fa mi mi sol mi « , désigné à l'unanimité au premier rang, premier prix a tous les atouts qui lui permettront de garantir son développement, tout en conservant le simplicité, la clarté et l'habileté de mise en place du programme qui ont séduit l'ensemble du jury. Le jury, à l'unanimité, recommande donc aux maîtres de l'ouvrage de confier les mandats d'études et de réalisation des projets aux auteurs du projet lauréat n°04 mi fa mi mi sol mi. »*[66]

Ces différents concours sont les derniers éléments de planification, qui permettront durant les dix années à venir de réaliser sur cette ancienne friche urbaine, vestige de l'ancienne gare des Eaux-Vives, de bâtir un nouveau quartier et un véritable morceau de ville.

Voir annexes 8 - 9 - 10 - 11

63 Espaces publics gare CEVA Eaux-Vives, Ville de Genève, Département des constructions et de l'aménagement, janvier 2011, p.14

64 Périmètre des Eaux-Vives, Construction de logements, d'équipements publics et sportifs de surfaces d'activités et de parkings, Ville de Genève, Département des constructions et de l'aménagement, avril 2014, p.22

65 Périmètre des Eaux-Vives, Construction de logements, d'équipements publics et sportifs de surfaces d'activités et de parkings, Ville de Genève, Département des constructions et de l'aménagement, avril 2014, p.14

66 Périmètre des Eaux-Vives, Construction de logements, d'équipements publics et sportifs de surfaces d'activités et de parkings, Ville de Genève, Département des constructions et de l'aménagement, avril 2014, p.20

FICHE PROJET
GARE DES EAUX-VIVES

Surface : 5.2 ha

ENJEUX

La gare des Eaux-Vives a vocation de devenir la deuxième gare du Canton. Elle s'inscrit sur la rive gauche du lac, pratiquement en plein centre ville et à proximité immédiate des grandes rues commerçantes ainsi que de la vieille ville.

DATES CLÉ DU PROJET

2003 : Mendat d'études parallèles (Lauréat bureau ADR)
2004 : Etude préparatoire
2005 : Création d'une société de valorisation des terrains
2009 : PDQ Gare Eaux-Vives, adopté par le Conseil d'Etat
2009 : Concours d'architecture pour le Théatre de la Nouvelle comédie
2010 : Concours d'aménagement d'espaces publics
2013 : Concours pour la construction de logements et d'équipements publics

CARACTÉRISTIQUE DU PROJET

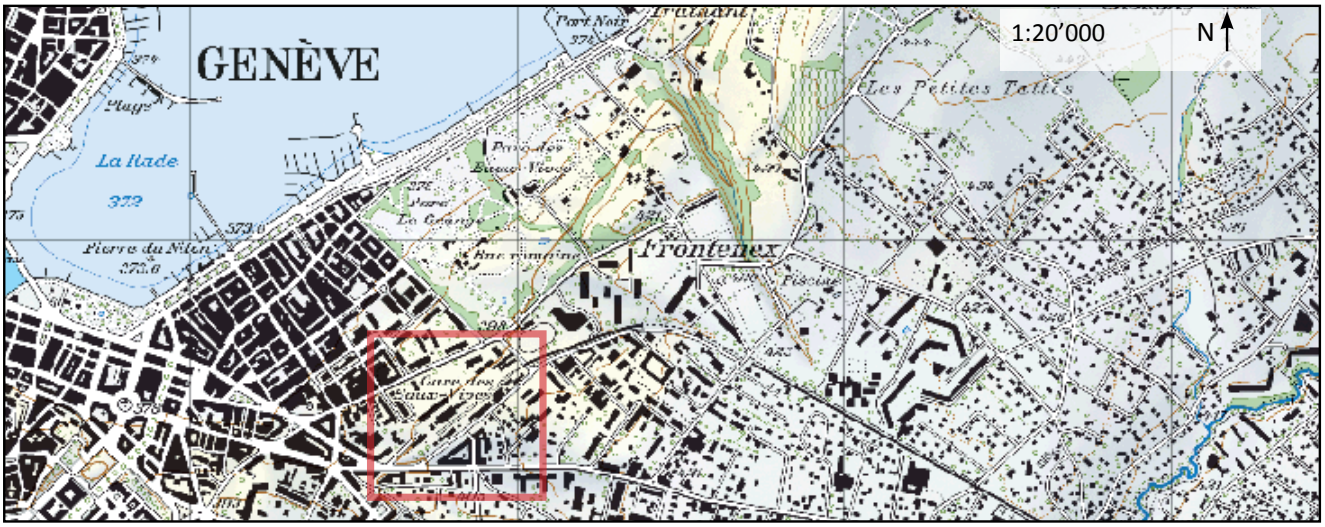
Avant projet	Après projet
Population : 35'500	Population : 40'000
Emplois : 18'500	Emplois : 20'000

Le concept urbanistique comprend pour ce secteur :

87'000 m² de surface brute de plancher
23'000 m² de surface d'activités
34'000 m² de logements
30'000 m² d'équipements publics

MOBILITÉ

Très bonne interconnexion avec le train, le RER, le tram et le bus. Proche du centre ville et équipé d'un parking de plus 700 places automobiles et 500 places pour vélos. A proximité immédiate d'une voie importante de mobilité douce (piéton et vélo).



3.2.3 ANNEMASSE

La gare d'Annemasse se situe sur la rive gauche du lac, sur territoire français et représente l'un des principaux pôles urbains du Grand Genève.

> « La centralité annemassienne constitue le second pôle urbain de l'agglomération franco-valdo-genevoise et le secteur de la gare d'Annemasse est considéré comme le pôle central d'un futur grand quartier transfrontalier de plus de 120'000 habitants ».[67]

La gare d'Annemasse deviendra ainsi le point d'échange majeur pour la mobilité en Haute-Savoie et sera la 5ème plus importante gare de la région Rhône-Alpes avec près de 13'000 montées/descentes de voyageurs par jour (contre 2'300 aujourd'hui).[68] Un périmètre de 19 ha constitué majoritairement de friche autour de la gare à été identifié (voir image) et sera encadré par une procédure d'urbanisme de type ZAC, qui porte le nom de « ZAC Etoile-Annemasse-Genève ». En appliquant cette procédure la collectivité se donne les moyens de maitriser le projet et de lui donner une cohérence globale pour son développement. Ce programme aura fait l'objet de plusieurs années de réflexions pré-opérationnelles, qui ont associé de nombreux partenaires locaux, régionaux et nationaux. Sans les nommer tous, voici les principaux : Annemasse Agglo, Annemasse, la Région Rhône-Alpes, le Canton de Genève ou la SNCF. Il est a relevé que la ZAC Etoile-Annemasse-Genève s'inscrit dans les orientations de la directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes du Nord et est en adéquation avec le schéma de cohérence territorial (SCOT), qui prévoit dans ses objectifs, entre autres, d'instaurer un système de déplacement efficace et de développer une mobilité qui vise à agir sur le développement urbain.[69] La ZAC est également compatible avec le plan local d'urbanisme (PLU) qui fixe notamment l'objectif de densifier fortement la partie nord du centre ville, de créer une liaison piétonne entre le nord et le sud du faisceau des voies ferrées et d'aménager un espace public majeur côté sud-est en liaison avec le tissu urbain de la ville d'Annemasse.[70] La ZAC Etoile-Annemasse-Genève peut être mise en relation directe avec deux autres ZAC dans un périmètre proche (certaines zones d'aménagement se chevauche). Il s'agit de la ZAC Etoile Sud-Ouest et de la ZAC Chablais parc. Ces deux ZAC sont aujourd'hui achevées et sont en cours de commercialisation. En 2010 une concertation autour du pôle d'échange d'Annemasse a été organisée, ce qui a permis de faire remonter plusieurs grandes thématiques. Il est apparu que la population avait des attentes importantes concernant les modes « doux » de transport, et qu'une attention particulière devait être portée aux bâtiments emblématiques aux abords du pôle d'échange et qu'un stationnement adapté était souhaité.[71] En 2013 une nouvelle concertation fut organisée mais cette fois pour l'ensemble de la ZAC Etoile-Annemasse-Genève. La moitié des questions qui ont été formulées concernait la mobilité et concernait aussi bien la voiture que la mobilité douce ou les transports en commun. Globalement il en ressort que l'attente de la population va vers un

67 Dossier d'étude d'impact ZAC Etoile-Annemasse-Genève, Communes d'Annemasse, Ambilly et Ville-la-Grand, juillet 2013, p.E l 4

68 Ibid.

69 Dossier d'étude d'impact ZAC Etoile-Annemasse-Genève, Communes d'Annemasse, Ambilly et Ville-la-Grand, juillet 2013, p.E lll 2

70 Dossier d'étude d'impact ZAC Etoile-Annemasse-Genève, Communes d'Annemasse, Ambilly et Ville-la-Grand, juillet 2013, p.E lll 5

71 Dossier de concertation ZAC Etoile-Annemasse-Genève, Communes d'Annemasse, Ambilly et Ville-la-Grand, p.26

quartier calme où la voiture n'est pas prééminente. Il est également ressorti que la population était préoccupée par l'ambiance urbaine et notamment la présence du végétal, qu'elle aimerait maintenir voire renforcer. D'autres questions ont également porté sur les équipements, les emplois, l'écologie ou la programmation des travaux. Au total 240 personnes se sont présentées sur l'ensemble des réunions publiques.[72] En parallèle, de février à novembre 2013, trois équipes ont été invitées à participer à un concours d'aménagement en deux phases pour développer sur les 19'000 m² de la ZAC Etoile-Annemasse-Genève un nouveau secteur urbain au contact direct de la gare et du centre ville d'Annemasse. Pour chacune des phases les équipes devront être en mesure de préciser les propositions d'aménagement qu'elles auront développées. Au final ce sera une seule équipe qui sera retenue pour concevoir le projet urbain ainsi qu'un plan guide pour approfondir les principes d'aménagement, relatifs à la construction, aux déplacements, aux voiries, tout en y intégrant les observations et les réflexions de la concertation. Le programme prévisionnel de construction prévoit pour ce secteur 175'000 m² de surface hors œuvre nette (SHON).[73] Cette surface se répartit entre logements, activités et équipements publics. On peut ainsi relever que 96'500 m² devront être consacrés au logement avec une proportion de 25% à 30% de logements sociaux. Au total ce devraient être 1'130 logements et 2'600 nouveaux habitants qui intégreront ce nouveau quartier. Concernant les activités, ce sont 78'750 m² qui ont été programmé, ce qui comprend des bureaux, un centre de convention, un pôle hôtelier, des commerces et un équipement d'enseignement supérieur. Du point de vue de l'équipement public ce sont 6'280 m² qui seront réservs pour la réalisation d'équipement scolaire et d'accueil pour la petite enfance, il est également prévu de réaliser un gymnase, une salle municipale ainsi qu'un parc de stationnement de 350 places. Au mois de janvier 2014 l'équipe Christian DEVILLERS a été désignée pour dessiner et mettre en œuvre le projet. Cette équipe a été choisie en particulier pour les réflexions qu'elle a menée sur la thématique des connexions qui pouvaient être développées avec les communes voisines, Ambilliy et Ville-la-Grand.

> « Le projet s'attache à faire des propositions sur la constitution de ce nouveau quartier au sein d'un territoire déjà existant. Il propose donc des connexions avec Ambilly, Annemasse et Ville-la-Grand et s'articule autour des grands espaces naturels visibles depuis ce secteur (les Voirons, le Salève, le Jura). Le projet s'organise avec des constructions mixtes alliant habitat, commerces, bureaux. Un grand parc-jardin est créé le long des voies ferrées, complété par plusieurs espaces publics et espaces verts au sein du quartier. Du côté d'Ambilly, l'équipe a imaginé une connexion avec le reste de la commune grâce à la création d'une place qui relie les ambilliens aux commerces de proximité, qui pourront être implantés dans l'écoquartier. »[74]

72 Pré-bilan de la concertation ZAC Etoile-Annemasse-Genève, Communes d'Annemasse, Ambilly et Ville-la-Grand, p.20

73 Dossier d'étude d'impact ZAC Etoile-Annemasse-Genève, Communes d'Annemasse, Ambilly et Ville-la-Grand, juillet 2013, p.E ll 6

74 Communiqué de presse Annemasse Agglo, Devillers retenu pour dessiner et mettre en œuvre le projet, 20 décembre 2013.

Les espaces publics ne sont que partiellement pris en considération dans ce programme puisqu'un concours pour l'attribution d'un marché de maîtrise d'œuvre pour les espaces publics extérieurs au pôle d'échange a été organisé en 2012. Il s'agissait d'un concours restreint qui appliquait l'art. 70 du code des marchés publics et qui faisait appel à des équipes pluridisciplinaires d'architecte paysagiste et d'architecte urbaniste.[75] Le périmètre de ce concours reprenait pratiquement entièrement celui de la ZAC Etoile-Annemasse-Genève mais pouvait s'étendre également sur un périmètre plus large de façon à y intégrer le contexte existant et futur du quartier. Le bureau qui a été désigné comme lauréat est le bureau Gautier+Conquet. Cette équipe a été choisie en particulier pour les réflexions qu'elle a menées sur l'organisation du parvis nord et du parvis sud ainsi que sur le développement de fonctions modales.

> « Nos propositions peuvent être synthétisées autour d'un vaste parvis sud, conçu à l'échelle de l'agglomération et du réseau CEVA. […] Le parvis nord sera la deuxième entrée de la gare et un lieu de passage quotidien pour les habitants des « deux rives ». Il va permettre de désenclaver ce territoire en friche et de créer des connexions et continuités avec le quartier existant. »[76]

Voir annexe 12 - 13 - 14 - 15

75 Présentation des résultats du concours, Conception du pôle d'échanges multimodal de la gare d'Annemasse, Annemasse – Les Voirons Agglomération, Octobre 2012. p.8

76 Présentation des résultats du concours, Conception du pôle d'échanges multimodal de la gare d'Annemasse, Annemasse – Les Voirons Agglomération, Octobre 2012. p.15

FICHE PROJET
GARE D'ANNEMASSE

Surface : 19 ha

ENJEUX

La gare d'Annemasse est la principale gare du réseau RER franco-valdo-genevois sur territoire français. Elle deviendra le point d'échange majeur pour la mobilité en Haute-Savoie.

DATES CLÉ DU PROJET

2010 : Concertation autour du pôle d'échange

2012 : Concours conception du pôle d'échanges

2013 : Concertation autour de l'ensemble de la ZAC

2013 : Etude d'impact pour la ZAC ETOILE-ANNEMASSE-GENEVE

2013 : Concours de maîtrise d'oeuvre urbaine pour l'ensemble de la ZAC ETOILE-ANNEMASSE-GENEVE

CARACTÉRISTIQUE DU PROJET

Avant projet
Population : 42'000
Emplois : 27'000

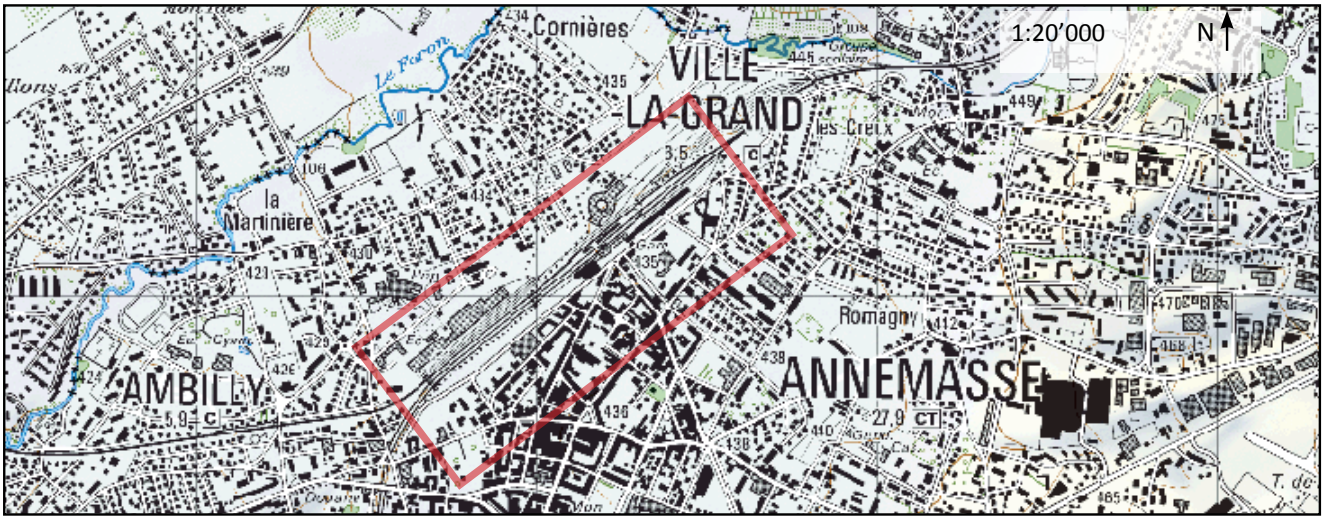
Après projet
Population : 55'000
Emplois : 30'000

Le concept urbanistique comprend pour ce secteur :

175'000 m² de surface brute de plancher
72'200 m² de surface d'activités
96'500 m² de logements
6'300 m² d'équipements publics

MOBILITÉ

Très bonne interconexion avec le train, le RER et le bus BHNS. Proche du centre ville d'Annemasse, équipé d'un parking de 350 places etconnecté à deux parc-relais de 250 places chacun. A proximité immédiate d'une voie importante de mobilité douce (piéton et vélo).



3.3 COMPARAISON DES VILLES ET PROJETS ÉTUDIÉS

3.3.1 TABLEAU COMPARATIF

		Mobilité						
		Type de transport comparé	Date de mise en fonction	Etendu du réseau	Nombre de stations	Nombre de lignes	Teritorialité	Fréquentation
Zurich Neu-Oerlikon	chiffres	RER	1990	380 km	171	26	CH	150 mio/an
	Observations et analyses	Le RER de Zurich avec 171 stations et 380 km de lignes est le principal réseau de Suisse. C'est également le plus ancien.						
Bâle Erlenmatt	chiffres	RER	1997	245 km	72	5	CH - F - D	19 mio/an
	Observations et analyses	Le réseau bâlois s'articule sur trois pays (la France, l'Allemagne et la Suisse) sur près de 250 km et 72 stations, ce qui le rend très comparable au futur réseau du Grand Genève.						
Lausanne Flon	chiffres	METRO	1991	13.7 km	28	2	CH	36 mio/an
	Observations et analyses	Lausanne est équipée d'un métro, ce qui n'est pas complètement comparable à un RER. Cependant puisque le projet CEVA s'apparente fortement à un métro (CEVA est majoritairement sous-terrain) le cas de Lausanne demeure intéressant à considérer.						
LANCY-PONT-ROUGE	chiffres	RER	2019	230km	40	non connu	CH - F	18 mio/an
	Observations et analyses	Très bonne interconnexion avec le RER, le tram et le bus. A proximité direct de l'autoroute et d'un parc-relais de plus 500 places. A proximité également d'une voie importante de mobilité douce (piéton et vélo).						
Eaux-Vives	chiffres	RER	2019	230km	40	non connu	CH - F	18 mio/an
	Observations et analyses	Très bonne interconnexion avec le train, le RER, le tram et le bus. Proche du centre ville et équipé d'un parking de plus 700 places automobiles et 500 places pour vélos. A proximité immédiate d'une voie importante de mobilité douce (piéton et vélo).						
Annemasse	chiffres	RER	2019	230km	40	non connu	CH - F	18 mio/an
	Observations et analyses	Très bonne interconnexion avec le train, le RER et le bus BHNS. Proche du centre ville d'Annemasse, équipé d'un parking de 350 places et connecté à deux parc-relais de 250 places chacun. A proximité immédiate d'une voie importante de mobilité douce (piéton et vélo).						

Quartier					
Surface	Emplois	logements	Equipements publics	Espaces publics	Période de réalisation
55 ha	12'000	2500*	école, home, crèche	50’000 m^2	fin des années 90 à fin des années 2000
Les quartiers construits à Oerlikon sur des friches industrielles ou à Genève sur des friches ferroviaires sont comparables par leur localisation (proche du réseau RER) et par leur potentiel de production de logements et d’activités					
20 ha	non connu	700	école, centre de loisir et remise en forme	80’000 m^2	fin des années 90 à 2025 environ
Le nouveau quartier construit à Erlenmatt sur la friche ferroviaire de la gare allemande est comparable aux friches ferroviaires rencontrées à Lancy-Pont-Rouge, aux Eaux-Vives, à Chêne-Bourg et Annemasse.					
5.5 ha	non connu	0	écoles, galerie d'art, discothèque, cinéma	non connu	1999 à aujourd'hui
Le quartier du Flon représente à la fois un important pôle d’échange et un centre urbain dynamique au centre de la ville de Lausanne. Le Flon se démarque des autres quartiers précédemment comparés par le fait de sa vocation principalement orientée vers les activités.					
9.7 ha	19’000* + 4'600	550	école, home, crèche, logements pour étudiants	non connu	2005 à 2025
La gare de Lancy-Pont-Rouge a vocation de devenir l’un des pôles majeurs d’activités du Grand-Genève. En plein coeur du nouveau secteur de développement du PAV son importance est particulièrement stratégique.					
5.2 ha	20’000* +400	250	centre sportif, piscine, crèche, locaux de musique, théâtre	non connu	2003 à 2025
La gare des Eaux-Vives a vocation de devenir la deuxième gare du Canton. Elle s’inscrit sur la rive gauche du lac, pratiquement en plein centre ville et à proximité immédiate des grandes rues commerçantes ainsi que de la vieille ville.					
19 ha	30’000* + 1'500	1'500	école, crèche, gymnase, salle municipale	non connu	2010 à 2025
La gare d’Annemasse est la principale gare du réseau RER franco-valdo-genevois sur territoire français. Elle deviendra le point d’échange majeur pour la mobilité en Haute-Savoie.					

Photo : Vue du Salève
wikipedia

CONCLUSION

CONCLUSION

Dans ce travail, nous avons pu nous plonger dans le contexte de l'agglomération transfrontalière du Grand Genève. Nous avons pu comprendre comment depuis bientôt 15 ans cette agglomération se construit par dessus les frontières, qu'elles soient nationales, cantonales, départementales ou communales ou même parfois mentales. Nous avons pus comprendre ce qui fait sa réussite en matière d'économie et d'emplois, ce qui permet au Grand Genève d'être l'une des agglomérations Européennes qui connait le moins de chômage et qui crée chaque année un nombre important de places de travail. Sa démographie est particulièrement vigoureuse et l'agglomération s'attend à accueillir 200'000 nouveaux habitants à l'horizon 2030. L'agglomération transfrontalière se construit et multiplie les collaborations et les accords de part et d'autre des frontières et rassemble les acteurs territoriaux pour préparer le futur de la région; que ce soit en construisant des logements pour détendre la pénurie actuelle ou en construisant un moyen de transport efficace et rapide pour décongestionner les transports à l'échelle du bassin franco-valdo-genevois. CEVA se présente comme l'épine dorsale des transports dans l'agglomération et matérialise aux yeux de toutes la coordination transfrontalière qui a permis de faire avancer ce projet. Après plus de 100 ans d'oubli, le projet qui aurait permis de connecter les gares de Cornavin et d'Annemasse dès la fin du 19ème siècle offre aujourd'hui à CEVA et à l'agglomération de magnifiques chances de développer de nouveaux quartiers ou d'en valoriser d'autres déjà préexistants.

Nous avons pu voir que des agglomérations de même proportion, avec des problématiques souvent proches (frontières, logements, emplois, économie) en se dotant d'un moyen de transport efficace comparable au projet CEVA, ont systématiquement pu développer des quartiers extrêmement attractif autours de leur gare. La mise en place d'un RER dans les agglomérations de Zurich et de Bâle aura permis de revaloriser de grandes surfaces laissées pratiquement à l'abandon en plein cœur de ville. Ces friches industrielles sont les vestiges d'une époque passée, qui grâce au RER retrouvent une vraie identité urbaine en se transformant en véritable morceau de ville. Dans les trois agglomérations comparées, la mixité et la multiplication des activités dans ces nouveaux quartiers sont exemplaires. L'ensemble des classes d'âge ainsi que des classes sociales sont représentées que ce soit par la présence d'écoles, de places de travail et de homes ou par la diversité du parc immobilier garantissant des appartements à toutes les classes salariales de la population. On peut relever que la qualité de vie dans ces quartiers est également toujours très haute, puisque les espaces publics, les espaces verts ou les loisirs sont également des éléments qui font partie intégrante des projets. Le quartier du Flon à Lausanne en est un bel exemple. Autrefois purement industriel, il est aujourd'hui le lieu incontournable de la vie lausannoise.

Dans le Grand-Genève tout laisse penser que le projet CEVA s'inscrira dans le même esprit que les projets zurichois, bâlois ou lausannois. La qualité des espaces publics, l'architecture des gares et des bâtiments adjacents ont systématiquement fait l'objet de concours, ce qui devrait garantir leur qualité. La mixité sociale ainsi que la mixité des activités dans ces nouveaux quartier font ici aussi partie intégrante des différents projets urbains pour l'ensemble des gares. L'une des grandes qualités que CEVA permettra de développer dans l'agglomération est l'intermodalité. En effet, pour chaque gare présente sur la ligne, une véritable armada d'offre de transport sera mise à disposition des usagers. Que ce soit le train, le tram, le BHNS, le bus, le vélo, la voiture, tous auront une place et un rôle à jouer dans le fonctionnement de ces nouvelles gares. Le projet CEVA permettra dans cinq ans de faciliter la vie de l'ensemble de la

population du bassin franco-valdo-genevois. Le projet accélérera les déplacements et permettra grâce au report modal, une incsertion et une diffusion plus évidente dans les quartiers. Toujours grâce au report modal, la voiture devrait prendre moins de place dans la ville pour permettre à la mobilité douce de s'y développer un réseau; la promenade de Crêtes ou la voie verte d'agglomération en seront les deux premiers exemples significatifs. Ainsi, un habitant d'Annecy gagnera 30 minutes sur son temps de parcours entre Annecy et Genève Cornavin, passant de près de 1h50 à 1h20. Il en va de même pour une personne habitant le quartier des Eaux-Vives qui effectuera son temps de parcours en 20 min contre presque 50 min aujourd'hui.

Au début de ce travail j'avais formulé deux hypothèses :

La première était celle que le projet CEVA ne pouvait pas être associé uniquement à une liaison ferroviaire mais représente en réalité, un peu à la manière d'un iceberg, la pointe émergée d'un projet d'ampleur permettant le renouvellement urbain de toute une région.
La seconde était celle que le projet CEVA est une forme de matérialisation concrète du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, qui associe durablement deux cantons suisses et deux départements français dans un avenir commun.

Au vu de ces différentes recherches et suite à la présentation des différents chapitres précédemment étudiés, je pense pouvoir affirmer maintenant que CEVA se profile véritablement comme un projet de renouvellement urbain à l'échelle de toute une région. Ce projet est en train de déclencher au fur et à mesure de sa réalisation de nouvelles études, de nouveaux projets et de nouveaux chantiers des deux côtés de la frontière, dans les cantons de Genève et Vaud ainsi qu'en Région Rhône-Alpes. Ainsi, c'est également ma seconde hypothèse qui se confirme, le projet CEVA semble bel et bien matérialiser de façon concrète le projet d'agglomération franco-valdo-genevois en offrant à ce territoire un véritable pont qui franchira les frontières et facilitera les échanges entre les quartiers.

Toutefois, pour pondérer mes propos qui montrent le projet CEVA au travers d'une vision positive, il faut encore prendre en considération que ce travail a ses limites. En effet, j'ai fait le choix de rencontrer pour mes interviews des personnes directement impliquées dans la réalisation du projet CEVA. Ceci m'a permis de rentrer rapidement dans le cœur du sujet, cependant les informations que j'ai pu obtenir allaient forcément être en faveur du projet. A cela s'ajoute le fait que les trois villes que j'ai choisi de comparer au projet du Grand Genève étaient toutes des modèles de réussite dans leur domaine (un RER emblématique à Zurich, une réussite de fonctionnement trinational à Bâle, et un centre urbain dynamique à Lausanne). Prendre en considération dans ce travail un projet où les choses ne se seraient pas aussi bien passé que dans les villes précédemment nommées aurait pu être potentiellement instructif.

Il me semble encore indispensable d'apporter un dernier élément critique. Si CEVA est effectivement le projet de renouvellement urbain à l'échelle de toute une région, il n'en demeure pas moins une solution pour fournir à Genève les ressources humaines nécessaires à sont développement. Puisque

le RER franco-valdo-genevois ira chercher des usagers dans un rayon de 60 km autour du centre de l'agglomération, il aurait été intéressant d'étudier aussi les planifications envisagées autour des gares les plus excentrées. Si les planifications dans le cadre de la ligne CEVA sur France et sur Suisse semblent bien organisées, les planifications à l'échelle du RER franco-valdo-genevois m'ont semblé plus rares. La prise en considération dans ce travail des projets de planification autour de certaines gares périphériques et représentatives du projet de RER franco-valdo-genevois auraient pu apporter une vision plus globale au projet, c'est-à-dire une vision à deux échelles et saisir l'imbrication de CEVA dans le projet de RER franco-valdo-genevois qui, lui, représente pratiquement le 75% des gares.

Pour terminer, j'ajouterai encore que dans le projet CEVA ou dans le projet de RER franco-valdo-genevois tout reste à faire. Si le projet CEVA a été accepté par 61.2% de la population genevoise en 2009 et à donné les moyens au Grand-Genève de construire une infrastructure permettant à ses habitants de se déplacer plus facilement et rapidement sur l'ensemble de son territoire; certains points restent cependant sensibles et pourraient à terme, fragiliser la réalisation de l'agglomération transfrontalière. Je pense ici en particulier à deux votations qui ont eu lieu en Suisse en 2014 et une en France, également en 2014. La première concerne l'initiative populaire «contre l'immigration de masse», qui à été acceptée par 50.3% de la population suisse. La seconde concerne la votation du 18 mai à Genève sur le cofinancement des parcs relais (P+R) en France par le canton de Genève. Ce cofinancement à été refusé par près de 51.1% des votants. Mais je pense aussi aux élections européennes de 2014 qui ont propulsé les partis eurosceptiques sur le devant de la scène. Ces votations ne bloquent en rien aujourd'hui le développement du Grand Genève mais le monde politique franco-valdo-genevois doit pouvoir réagir et poursuivre le travail commencé il y a presque 20 ans, pour permettre de continuer de garantir à l'ensemble de cette région un développement économique, social, culturel et environnemental durable pour les prochaines décennies. La grande question qui peut être formulée maintenant est de savoir si, une fois mis en exploitation, le projet CEVA parviendra à unifier la population de l'agglomération derrière un nouveau projet d'avenir commun.

5819

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages

BAILLY Antoine
Grandes infrastructures de transports, forme urbaine et qualité de vie.
Paris, anthropos, 2001

Bénédict Frommel
Etude historique 1840-1960, Les chemins de fer du canton de Genève
Service des monuments et sites septembre 2004

Blaise Goetschin et Jacques Jeannerat
Genève : LES MOTEURS DU DEVELOPPEMENT, 2013

Christophe Jemelin
Transports publics dans les villes,
Presses polytechnique et universitaire romandes, 2008

Frédéric Duvinage
L'agglomération tri-nationale de Bâle, Enjeux et perspectives
Eurodistrict Trinational de Bâle, 2001

Giuseppe Pini
Rôle et apports du CEVA et du futur RER pour l'agglomération
franco-valdo-genevoise
OUM – UNIGE, 15 octobre 2009

Jean-Marie Duthilleul
Circuler, Quand nos mouvements façonnent la ville
Editions Alternatives 2012

Laurent Thévoz et Verena Schaffer,
Communauté d'études pour l'aménagement du territoire,
Ecole Polytechnique de Lausanne
Urbia N°4- juin 2007

Le RER du futur en Suisse romande, publication des CFF de la République et Canton de Genève et du Canton de Vaud, 2009

BIBLIOGRAPHIE

Michel Joye
Revue SwissTraffic n°57 ,décembre 2010

Notre région, mode d'emploi, qui fait quoi dans la région franco-valdo-genevoise, Service des affaires extérieures du Canton de Genève, mars 2013

Raymond Vogel
Erlenmatt Park Basel, Prix schulthess des jardins 2013
Patrimoine Suisse, 2013

Réseau Express Régional Franco-Valdo-Genevois
Une nouvelle mobilité pour la région, CFF SA, mai 2013

Sous la direction de SURCHAT VIAL Nicole
Genève Agglo 2030. Marseille, Parenthèses, 2010

Urs Zuppinger
Luttes-ô-Flon
Editions d'en bas, 2012

Communiqués de presse

Communiqué de presse Annemasse Agglo, Devillers retenu pour dessiner et mettre en œuvre le projet, 20 décembre 2013

Communiqué de presse conjoint de la République et Canton de Genève et de la Ville de Lancy, le 14 juin 2012

Communiqué de presse de l'Observatoire statistique transfrontalier, Genève le 10 octobre 2013

Communiqué de presse de la République et Canton de Genève de Ville de Genève de Office fédéral des transports et des CFF sur l'agrandissement de la gare de Genève Cornavin du 19.12.2012

BIBLIOGRAPHIE

Textes , chartes, Rapports officiels

Accord du 21 juin 1999 entre la Suisse d'une part, et la CE sur la libre circulation des personnes, (RS 142.112.681)

Bulletin d'information de la liaison ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA), N°1 mai 2003
Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie
Direction projet CEVA

Cahier annexe n°8 du Projet d'agglomération 2007
Le Projet de Coopération métropolitaine

Charte des Transports publics
Genève-Lyon Juin 2003

Feuille d'Avis Officielle de la République et canton de Genève, Genève
Le tram à Genève : histoire de rails vendredi 8 septembre 2006

Fiche informative du canton de Bâle ville
Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt des Kantons
Basel-Stadt, Erlenmatt,

Label Grand Projet de la Région Rhône-Alpes
Protocole d'actions- 22 octobre 2009

Le Projet 2007 : un rendez-vous réussi.
Synthèse du Projet d'agglomération 2007

Loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière (LUMin)

Loi fédérale portant développement du réseau des Chemins de fer fédéraux sur territoire genevois, Berne le 7 mai 1912

Projet d'agglo, Cahier N° 11 – 1, Synthèse de la connaissance du tissu économique franco-valdo-genevois, Structure du tissu économique genevois,

BIBLIOGRAPHIE

Projet d'agglomération Lausanne-Morges de 2ème génération révisé,
Rapport de projet, juin 2012

Protocole d'accord relatif au RER franco-valdo-genevois,
Genève, le 29 mars 2008, Art. 7

Rapport d'activité 2011 des transports publics lausannois

Rapport d'activité ZVV 2012

Signature de la Charte du Projet d'agglomération 28 juin 2012

Etudes, Enquètes, Statistiques

Dossier d'étude d'impact ZAC Etoile-Annemasse-Genève, Communes d'Annemasse Ambilly et Ville-la-Grand, juillet 2013

Enquête sur les flux de déplacements à la frontière: comparaison 2002-2005-2011, rapport technique.

Genève raccordement CEVA,
Développement des transports ferroviaires
Etudes en collaboration Canton de Genève – BRS Architectes – Urbaplan

Observatoire statistique transfrontalier
L'espace transfrontalier genevois poursuit sa croissance, synthèse 2013
marché du travail

Office cantonal de la statistique – OCSTAT
Espace transfrontalier genevois, Emploi total en 2008

Pour un rayonnement européen des métropoles françaises,
Éléments de diagnostic et orientations, CIADT du 18 décembre

Projection démographique, Espace transfrontalier genevois 2010-2040, Statistique Vaud, Rapport technique, octobre 2012

BIBLIOGRAPHIE

Concours, Plans, Rapports du jury

Concours de projets d'espaces publics,
La promenade des Crêtes, Canton de Genève et Ville de Lancy,
Rapport du jury juin 2012

Espaces publics gare CEVA Eaux-Vives, Ville de Genève,
Département des constructions et de l'aménagement,
janvier 2011

Périmètre des Eaux-Vives,
Construction de logements, d'équipements publics et sportifs de surfaces d'activités et de parkings,
Ville de Genève, Département des constructions et de l'aménagement, avril 2014

Plan directeur cantonal Genève 2030,
Février 2013

Plan directeur de quartier
Gare des Eaux-Vives,
République et Canton de Genève,

Plan localisé de quartier Gare de Chêne-Bourg
adopté par le Conseil d'Etat le 26 juin 2013

Pré-bilan de la concertation ZAC Etoile-Annemasse-Genève,
Communes d'Annemasse, Ambilly et Ville-la-Grand,

Présentation des résultats du concours, Conception du pôle d'échanges multimodal de la gare d'Annemasse,
Annemasse – Les Voirons Agglomération, Octobre 2012

Rapport du collège d'experts, Novembre 2004, Mandats d'étude parallèles pour l'architecture, les aménagements et les abords des 5 gares et stations de la ligne CEVA

BIBLIOGRAPHIE

Rapport du Jury du concours d'architecture du projet Pont-Rouge et espaces publics de la gare CEVA Lancy-Pont- Rouge,
République et Canton de Genève, janvier 2012

SOVALP – Valorisation de terrains CFF à Genève – La Praille
Synthèse du projet, République et Canton de Genève et CFF
Octobre 2008

Théâtre de la Nouvelle Comédie,
Ville de Genève, Département des constructions et de l'aménagement
Octobre 2009

Sites internets

www.crfginfo.org

www.2000watt.ch

www.annemasse.fr

www.are.admin.ch

www.basel.ch

www.bfs.admin.ch

www.cff.ch

www.eurodistrictbasel.eu

www.flon.ch

www.ge.ch

www.genève.ch/parkings

BIBLIOGRAPHIE

www.grand-geneve.org

www.herzstueck-basel.ch

www.iba-basel.net

www.lausanne.ch

www.mercer.com

www.metropolelemanique.ch

www.myswitzerland.com

www.patrimoinesuisse.ch

www.swissinfo.ch

www.transferis.com

www.wikipedia.org

www.zvv.ch

LISTE DES FIGURES

LISTE DES FIGURES

Figure n° 1 : Genève Agglo 2030, page 39 Comparaison avec d'autres aires urbaines 18
Figure n° 2 : Emplois, valeur ajoutée et impôts 21
Figure n° 3 : Grand Genève : Logements commencés par régions et années 27
Figure n° 4 : Flux de déplacements à la frontière 27
Figure n° 5 : Rétrospective d'un projet centenaire 29
Figure n° 6 : Comment s'organise la coopération transfrontalière ? 33
Figure n° 7 : Démographie Canton de Zurich 37
Figure n° 8 : Plan des lignes de S-Bahn Zurich 39
Figure n° 9 : Oerlikerpark Zurich 40
Figure n° 10 : L'Eurodistrict Trinational de Bâle et ses communes membres 44
Figure n° 11 : Le quartier d'Erlenmatt en cours de réalisation 48
Figure n° 12 : Le quartier du Flon à Lausanne 53
Figure n° 13 : RER franco-valdo-genevois, plan du réseau 59

ANNEXES

LISTE DES ANNEXES

Annexe n° 1 : Fiche guide pour les entretiens avec les acteurs de ceva 103-104-105

Annexe n° 2 : S-Bahnen, Busse und Schiffe 106

Annexe n° 3 : Regio-S-Bahn Basel 107

Annexe n° 4 : Plan du réseau des transports publics lausannois 108

Annexe n° 5 : Plan projet Gotham 109

Annexe n° 6 : Perspective projet Gotham 110

Annexe n° 7 : Plan masse de Lancy Pont-Rouge 110

Annexe n° 8 : Coupe et plan : Gare des eaux-vives « mi fa mi mi sol mi » 111

Annexe n° 9 : Perspective : Gare des eaux-vives projet « COULISSES» 111

Annexe n° 10 : Perspective : Gare des eaux-vives projet « mi fa mi mi sol mi » 112

Annexe n° 11 : Plan masse : Gare des eaux-vives 112

Annexe n° 12 : Plan masse : espaces publics gare d'Annemasse « Gautier + Conquet» 113

Annexe n° 13 : Perspective : espaces publics gare d'Annemasse « Gautier + Conquet» 113

Annexe n° 14 : Perspective : maîtrise d'œuvre urbaine gare d'Annemasse «Equipe DEVILLERS» 114

Annexe n° 15 : Plan masse : maîtrise d'œuvre urbaine gare d'Annemasse «Equipe DEVILLERS» 114

Annexe n° 16 : Perspective : GARE Ateliers Jean Nouvel 115

Annexe n° 17 : Perspective : GARE Ateliers Jean Nouvel 115

Annexe n° 18 : Valorisation urbaine fenêtres sur la ville, Metron ADR et DeLaMa 116

Annexe n° 19 : CD audio des entretiens avec les acteurs de CEVA 117

ANNEXE N°1

FICHE GUIDE POUR LES ENTRETIENS AVEC LES ACTEURS DE CEVA

Je suis assistant d'enseignement HES pour la filière architecture du paysage à hepia (haute école du paysage d'ingénierie et d'architecture de Genève); dans ce cadre-là et parallèlement à mon emploi, je finalise un Master en «Urbanisme et projet urbain» à l'institut d'urbanisme de Grenoble, Université Pierre Mendes France.
Je vais rendre au mois de juin 2014 un mémoire ayant comme thématique le développement attendu autour des nouvelles gares CEVA (liaison ferroviaire Cornavin- Eaux-vives- Annemasse). Plus précisément quels changements pourraient connaître les quartiers du grand Genève bientôt irrigué par cette prochaine offre de réseaux express régional dans l'agglomération? L'aspect transfrontalier de ce projet m'intéresse également beaucoup.
Ce questionnaire est pensé comme un guide pour l'entretien. Certaines questions ne seront pas pertinentes pour l'ensemble des acteurs interviewés. Ces questions seront donc occultées au moment de l'entretien. L'acteur interviewé aura pu prendre connaissance de ce questionnaire quelques jours avant l'entretien de manière à exploiter au mieux le temps disponible lors de l'interview. Certaines questions pourraient sembler déborder du thème précédemment énoncé, mais ces questions me permettront d'acquérir une vision plus globale sur la thématique.

1. Définition du rôle de l'acteur :

Objectif : cerner le rôle et les principales missions/préoccupations de l'acteur.

1.1. Pouvez-vous vous présenter rapidement, depuis quand êtes-vous à ce poste ? Quel est votre formation initiale? Quels sont vos missions, celles de votre service, celles de votre institution?

2. Présentation générale :

Objectif : entrer dans le projet CEVA

2.1. Pouvez-vous me préciser l'étendue, les limites de votre secteur d'intervention?
2.1. Pouvez-vous me faire une brève description du projet CEVA tel que vous le percevez ?
2.2. Quels sont les éléments qui vous paraissent particulièrement caractéristiques dans votre secteur d'intervention.

2.3. Quels sont, selon vous, les principaux enjeux dans votre secteur d'intervention?

(Si plusieurs secteurs ; alors sur le secteur « X, Y, Z » ?

(Un cahier A3 avec l'ensemble du tracé CEVA ainsi que des secteurs accueillant des gares est à disposition pour faciliter les discussions).

3. Présentation et description du quartier autour de la nouvelle gare CEVA / des quartiers autour des nouvelles gares CEVA, (passé) :

Objectif : Comprendre le contexte et l'évolution passée du secteur.

3.1. Description générale du quartier
3.2. Atouts et faiblesses
3.3. Quels sont les évolutions urbaines (passé) pour ce quartier (date ou raison de ces évolutions)?
3.4. Préciser les plus marquantes ?
3.5. Les facteurs explicatifs de ces évolutions (passé)?

4. Présentation et description du quartier autour de la nouvelle gare CEVA / des quartiers autour des nouvelles gares CEVA, (futur) :
Objectif : Comprendre le contexte et l'évolution future du secteur.
4.1. Description générale du quartier (futur)
4.2. Atouts et faiblesses
4.3. Quelles sont les évolutions urbaines (future) pour ce quartier (date ou raison de ces évolutions)?
4.4. Ce qui va changer selon vous ?
4.5. Ce qui ne va pas changer selon vous ?
4.6. Qui sont les promoteurs ? Quels sont les financements ?

5. Attentes et proposition d'avenir :

Objectif : Approfondir le point précédent.

5.1. Quels rôles pour cette gare, pour les gares ?
5.2. Quelle typologie d'espace public autour des gares ? En quoi sont-ils différents et pourquoi ?
5.3. Peut-on dire que cette gare est une nouvelle centralité ? Si oui comment décrivez-vous une centralité?
5.4. Selon vous cette gare peut-elle permettre la création de nouveaux emplois dans le quartier ? Si oui de quels caractères ?
5.5. Selon vous cette gare peut-elle permettre la création de nouveaux logements dans le quartier / de nouveaux emplois ? Si oui de quels types ?
5.6. Qui sont les promoteurs ? Quels sont les financements ?

6. Organisation et planification d'un projet transfrontalier.

Objectif : Comprendre l'organisation et la planification de ce projet pour l'agglomération.

6.1. Description générale de l'organisation de la mise en œuvre du projet.
6.2. Comment s'organise un projet transfrontalier ?
6.3. Quels sont les outils d'intervention sur le plan transfrontalier ?
6.4. Qui sont les partenaires de part et d'autre de la frontière ?
6.5. Quels sont les outils de planification ?
6.6. Des processus de concertation et de participation des populations ont-ils été mis en œuvre dans le cadre de ces actions ?

7. Conception des gares

Objectif : cerner l'organisation de la gare

7.1. Description générale des ouvrages.
7.2. Comment le choix de l'architecte s'est-il porté sur Jean Nouvel ?

8. Voie verte d'agglomération

Objectif : cerner le rapport de cet espace public au projet CEVA

8.1. Description générale de la voie verte d'agglomérations.
8.2. Description générale du rapport entre le projet de voie verte et le projet CEVA
8.3. Comment le projet de voie verte d'agglomération est-il intégré dans le projet CEVA ?

9. Comparaison

Objectif : Ouvrir la discussion

9.1. Le projet CEVA vous fait-il penser à un projet comparable ? Si oui en quoi est-il comparable ?
9.2. Le projet autour de la gare (X, Y, Z) vous fait-il penser à un projet comparable ? Si oui en quoi est-il comparable ?

10. Quelles autres personnes me conseilleriez-vous de rencontrer ?

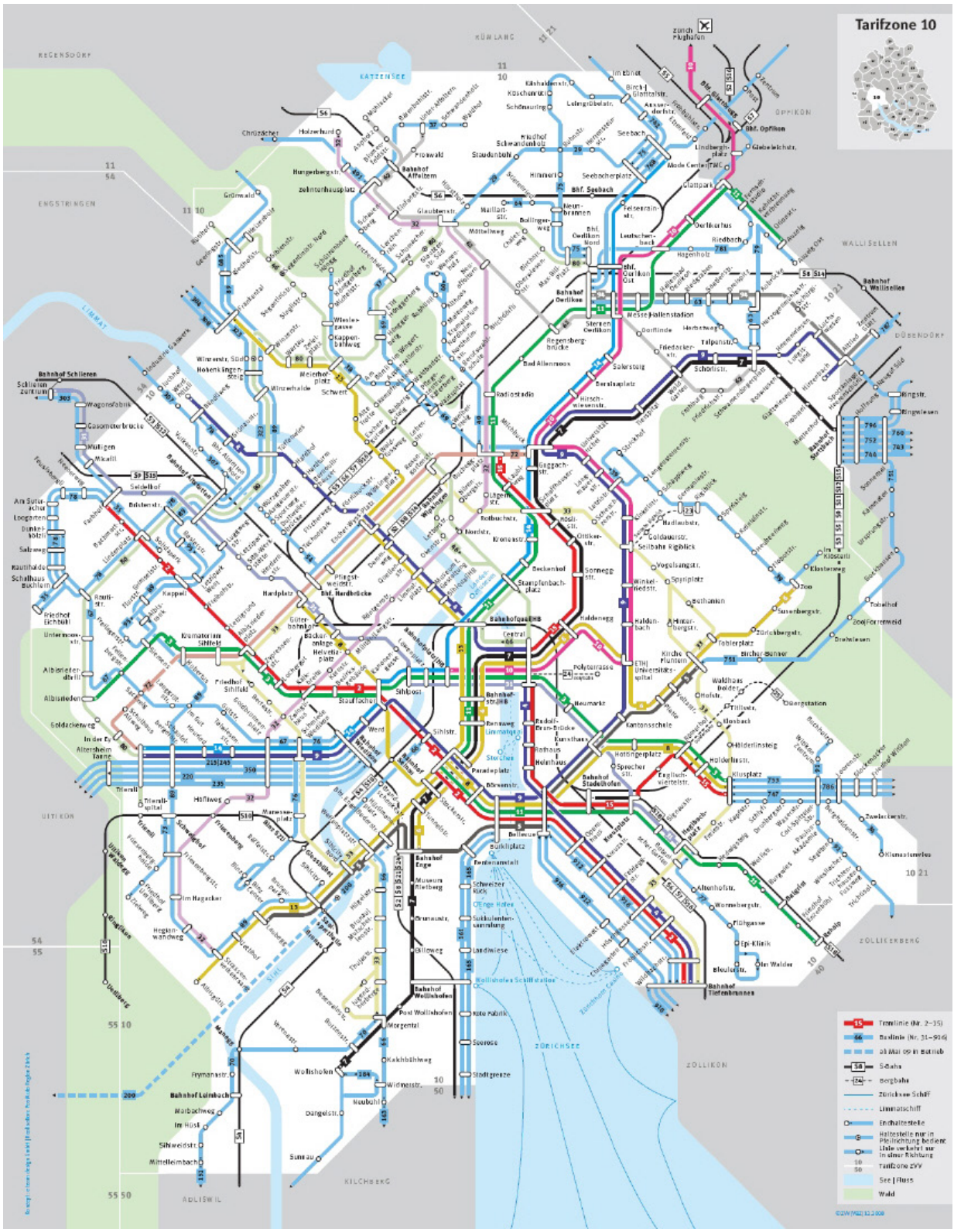
11. Avez-vous éventuellement des documents que vous pouvez me transmettre ?

Cet interview a pour seule vocation l'élaboration de mon travail de mémoire et son contenu restera dans le cadre universitaire (Institut d'urbanisme de Grenoble et Hepia).

Merci de l'attention que vous avez portée à ce questionnaire.

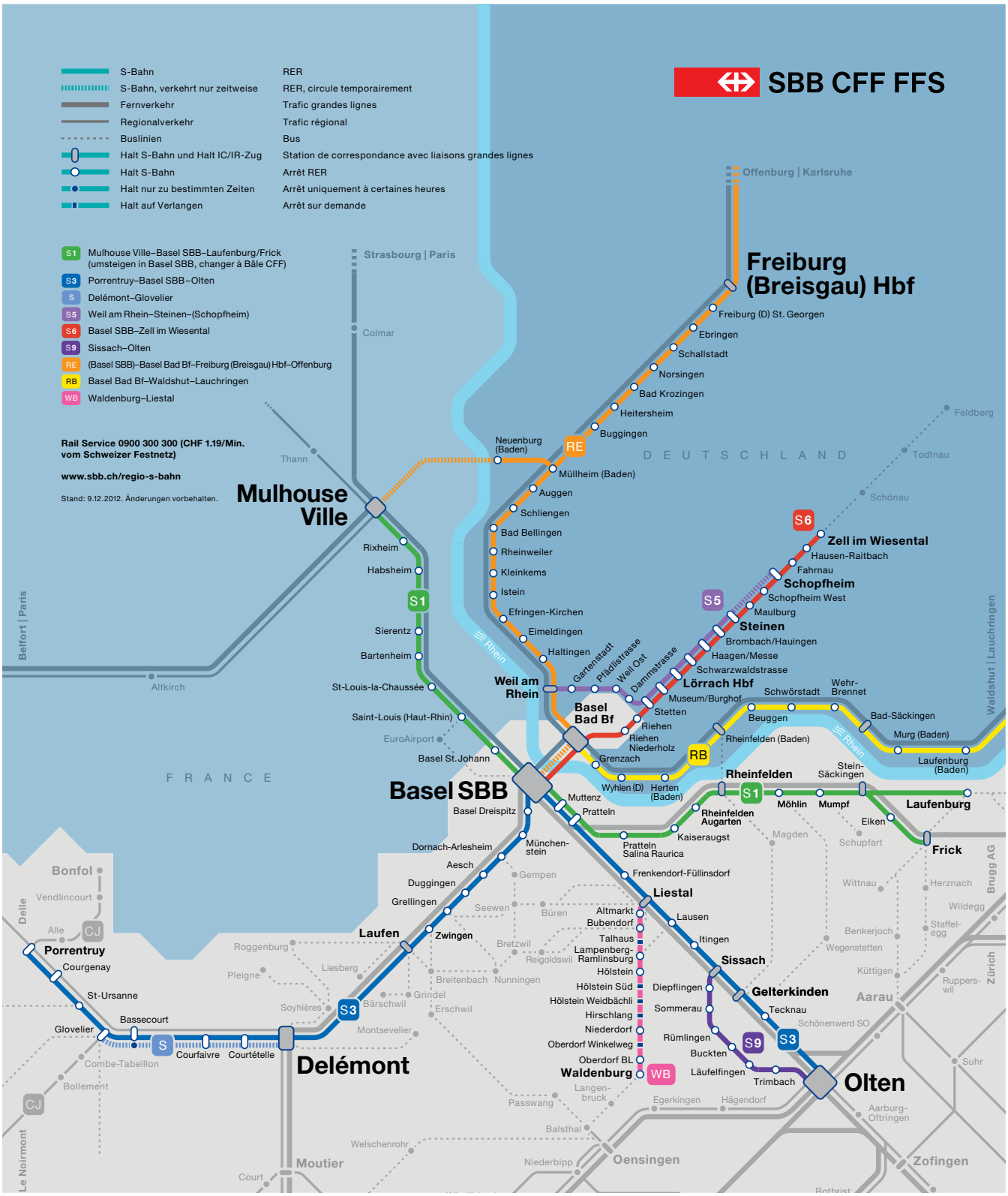
ANNEXE N°2

S-BAHNEN, BUSSE UND SCHIFFE



ANNEXE N°3

REGIO-S-BAHN BASEL

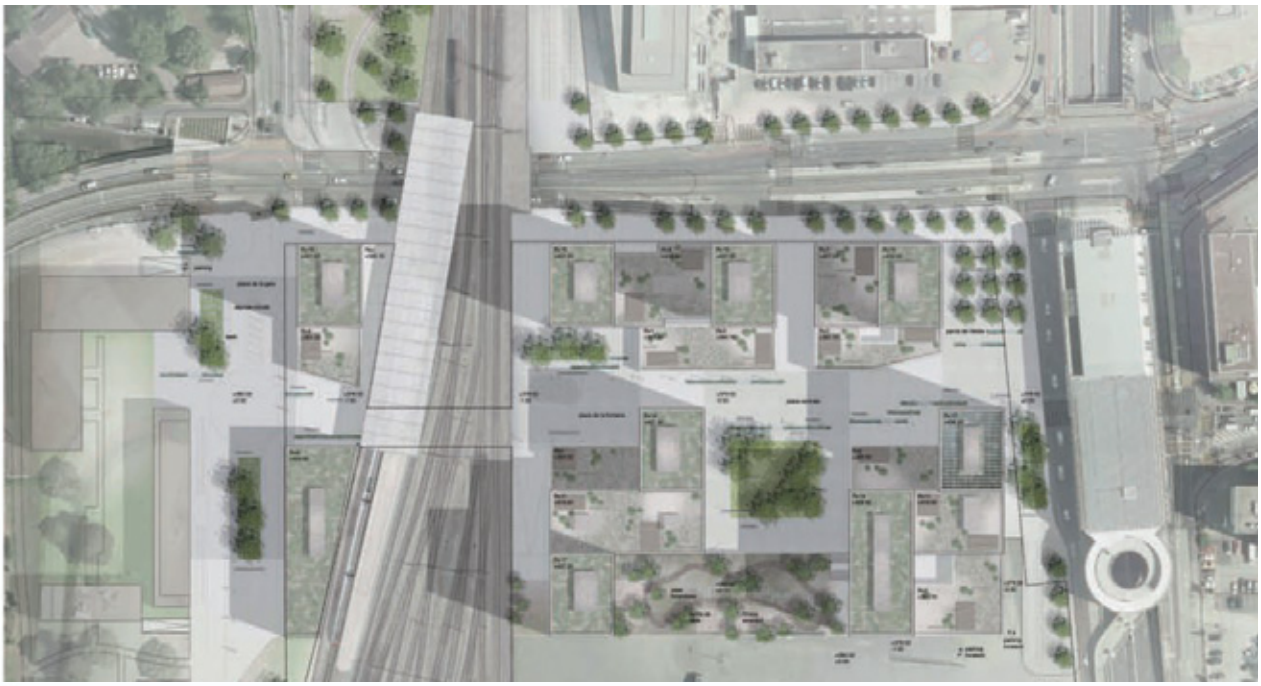


ANNEXE N°4

PLAN DU RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC LAUSANNOIS

ANNEXE N°5

PLAN PROJET GOTHAM



ANNEXE N°6

PERSPECTIVE PROJET GOTHAM

ANNEXE N°7

PLAN MASSE DE LANCY PONT-ROUGE

ANNEXE N°8

COUPE ET PLAN : GARE DES EAUX-VIVES « MI FA MI MI SOL MI »

ANNEXE N°9

PERSPECTIVE : GARE DES EAUX-VIVES PROJET « COULISSES»

ANNEXE N°10

PERSPECTIVE : GARE DES EAUX-VIVES PROJET « MI FA MI MI SOL MI »

ANNEXE N°11

PLAN MASSE : GARE DES EAUX-VIVES

ANNEXE N°12

PLAN MASSE : ESPACES PUBLICS GARE D'ANNEMASSE « GAUTIER + CONQUET»

ANNEXE N°13

PERSPECTIVE : ESPACES PUBLICS GARE D'ANNEMASSE « GAUTIER + CONQUET»

ANNEXE N°14

PERSPECTIVE : MAÎTRISE D'ŒUVRE URBAINE GARE D'ANNEMASSE « ÉQUIPE DEVILLERS »

© équipe DEVILLERS pour Annemasse Agglo, dialogue compétitif pour l'attribution d'un accord-cadre de maîtrise d'œuvre urbaine, 2013

ANNEXE N°15

PLAN MASSE : MAÎTRISE D'ŒUVRE URBAINE GARE D'ANNEMASSE « ÉQUIPE DEVILLERS »

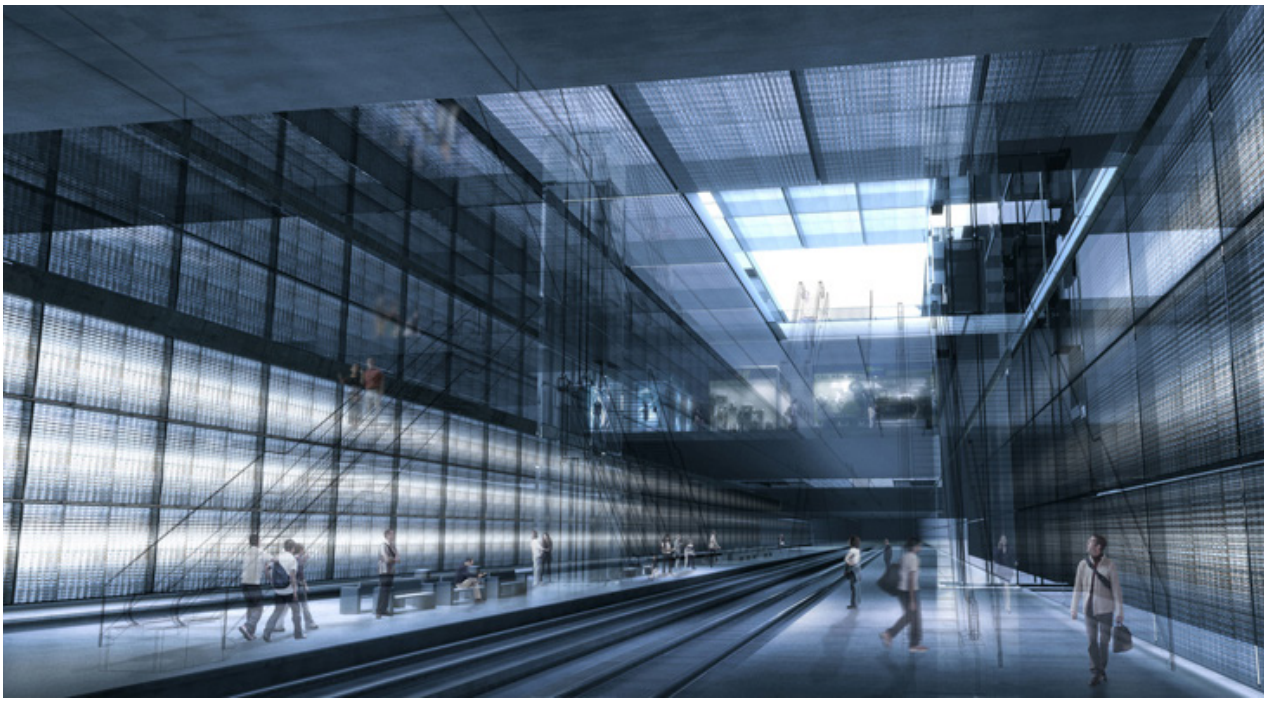
© équipe DEVILLERS pour Annemasse Agglo, dialogue compétitif pour l'attribution d'un accord-cadre de maîtrise d'œuvre urbaine, 2013

ANNEXE N°16

PERSPECTIVE : GARE ATELIERS JEAN NOUVEL

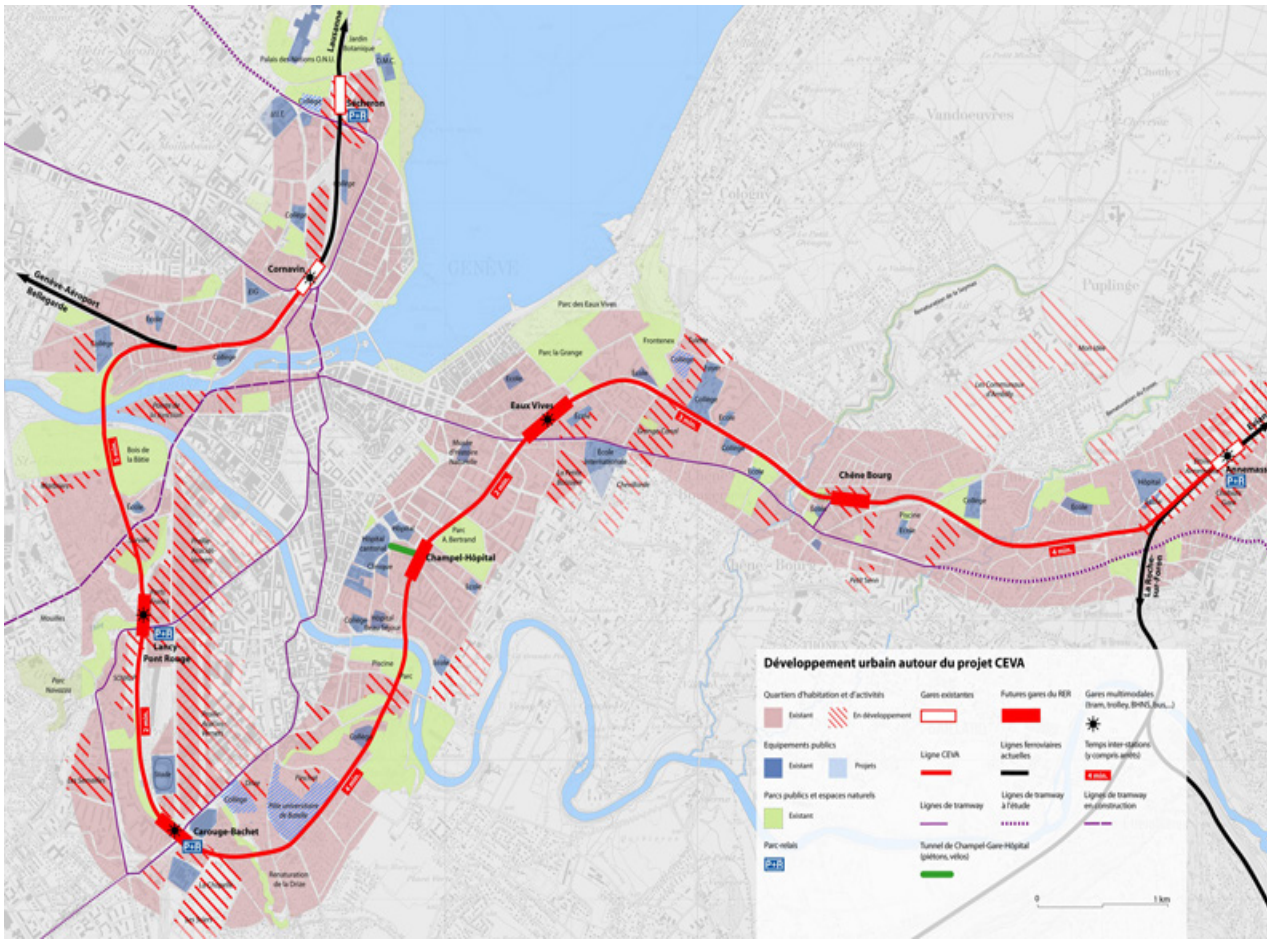
ANNEXE N°17

PERSPECTIVE : GARE ATELIERS JEAN NOUVEL



ANNEXE N°18

VALORISATION URBAINE FENÊTRES SUR LA VILLE,METRON ADR ET DELAMA



ANNEXE N°19

CD AUDIO DES ENTRETIENS AVEC LES ACTEURS DE CEVA