

LA VILLE ET LA GARE
L'étude du cas de Genève



ENONCE THEORIQUE DE PROJET DE MASTER

La ville et la gare: l'étude du cas de Genève

ETUDIANT

Cyrille Dacorogna

DIRECTEUR PEDAGOGIQUE

Inès Lamunière

PROFESSEUR

Elena Cogato Lanza

MAITRE EPFL

Antoine Vialle

AVANT PROPOS

Loin d'être une fin en soi, le projet de master est avant tout l'occasion de prendre du recul afin de construire ce qui sera demain.

Mes six années d'études d'architecture passées à l'*EPFL* m'ont permis de développer des réflexions au-delà des problématiques et enjeux helvétiques, me tournant ainsi vers de nouvelles cultures, de nouvelles idées, de nouveaux concepts. Ces études m'ont appris qu'il était nécessaire parfois de s'inspirer et s'intéresser à d'autres cultures dans le but de mieux cerner et comprendre, avec un nouveau regard, ce qui se passe actuellement en Suisse.

Durant le semestre de printemps 2014, j'ai suivi l'atelier du professeur Dietz, ayant pour thématique l'agrandissement de la gare de Lausanne à l'horizon 2050. Désireux de me pencher davantage sur ces enjeux, je souhaite développer un projet d'infrastructure lié aux transports ferroviaires et étudier un contexte urbain complexe.

Genevois d'origine, curieux d'en apprendre plus sur la *cité de Calvin*, mon choix s'est naturellement penché sur la gare de Cornavin, actuellement en grand débat sur les différentes variantes de son extension.

INTRODUCTION A LA PROBLEMATIQUE	1
LA GARE DE CORNAVIN, LES ENJEUX ACTUELS	5
<i>Rénovation: métamorphose de la gare</i>	7
<i>“Couture urbaine” entre deux quartiers</i>	27
<i>La place de la gare</i>	47
LES QUARTIERS AUTOUR DE LA GARE	51
<i>L'emplacement de la gare</i>	53
<i>Saint-Gervais</i>	61
<i>Les Pâquis</i>	69
<i>Les Grottes</i>	75
L'INFRASTRUCTURE	83
<i>L'infrastructure dans la ville</i>	85
<i>L'infrastructure: un pôle d'échanges multimodal</i>	93
EXTENSION FERROVIAIRE	99
<i>Réseau ferroviaire en Suisse</i>	101
<i>“Aimer c'est agir”</i>	111
<i>Extension souterraine ou en surface</i>	117
CONCLUSION	123
BIBLIOGRAPHIQUE	127
CREDITS PHOTOGRAPHIQUES	139
ANNEXES	147

INTRODUCTION A LA PROBLEMATIQUE



Photomontage de la tour de Babel peinte par Pieter Bruegel, 1563 ¹

L'idée de départ du travail propose l'étude du rapport subtil qu'entretient l'objet architectural à la ville. "La gare est à elle seule un condensé de vie urbaine, le reflet d'une ville, d'un territoire" ¹. Elle est un lieu de vie social où converge à la fois l'utilisateur et le voyageur, le client et le consommateur mais également le passant et le piéton. "Plus que jamais, la mobilité devient un mode de vie et les gares des pôles d'échanges sociaux" ².

La gare se concentre autour d'une triple fonction s'articulant autour des thématiques du vivre, passer et réinventer. Vivre en tant que centre urbain et lieu de rencontres au cœur de la ville, attirant des personnes ne désirant pas forcément emprunter le train. Passer car elle permet de connecter et de tisser des liens entre des quartiers. Réinventer dans le sens où la symbolique de la gare évolue aux cours des siècles et mue pour répondre aux attentes de la population. Néanmoins, elle ne doit pas oublier son rôle de pôle intermodal articulant différents modes de transports au sein d'une même infrastructure. D'une autre manière, elle structure les mobilités et les échanges à l'échelle de la ville, s'intégrant dans une vision globale et stratégique d'aménagement du territoire et urbain, s'affirmant comme un centre de la ville. La gare est donc une interface entre le déplacement d'une ville vers une autre.

Cependant, il ne faut pas oublier qu'elle interagit également avec son contexte urbain proche et non pas seulement comme pôle d'échanges pour les pendulaires ou voyageurs. En effet, une attention approfondie doit être menée sur les relations que la gare entretient avec les quartiers environnants en termes de services, de valorisation des espaces et de respect de l'environnement bâti. Il s'agit d'un enjeu majeur qui vise à concilier des problématiques différentes entre les besoins locaux d'un quartier et ceux d'une infrastructure répondant à des besoins communs de grande échelle.

Dans une première partie, il sera question de traiter la rénovation de la gare et les conséquences de sa métamorphose au sein de son infrastructure et de son contexte urbain; de la manière dont ce bâtiment connecte les espaces collectifs.

Dans une seconde partie, la question de l'évolution du tissu urbain des trois quartiers - Les Grottes, Saint-Gervais et Les Pâquis - jouxtant la gare sera abordée en mettant en exergue les interactions entre ces différentes entités et la manière dont l'implantation de la gare a forgé le développement et l'identité du contexte urbain.

Dans une troisième partie, il s'agira d'explorer brièvement des exemples d'infrastructures et des relations qu'elles entretiennent avec leur contexte.

Pour la dernière partie, il sera intéressant d'élargir le débat et expliciter les enjeux nationaux du ferroviaire tout en analysant les conséquences sociales au niveau de l'échelle locale. En effet, un mouvement social s'est formé en réaction à une extension de la gare qui avantagerait principalement les pendulaires au détriment de la population à proximité de la gare. Il en découle donc un conflit sociétal entre résidents et usagers, entre planification d'un urbanisme spatial et d'un urbanisme des réseaux.

¹ Gare! Fabriques d'émotions, http://www.clio-cr.clionautes.org/gares-fabriques-d-emotions.html#_Vlc2RcmRPUA, consulté le 8 décembre 2014

² Léman 2030, http://www.infra-schweiz.ch/fr/documents/journee/journee-2013/Journee-Infra-2013_Conference-Philippe-Gauderon.pdf, p. 4, consulté le 9 décembre 2014

LA GARE DE CORNAVIN, LES ENJEUX ACTUELS



Axonométrie du site de Cornavin ¹

Rénovation: métamorphose de la gare

La gare de Cornavin se situe au croisement des quartiers des Pâquis, des Grottes et de Saint-Gervais. Elle est la gare principale du canton de Genève. Autrefois, la place de Cornavin était une des trois portes d'entrées à la ville fortifiée avant 1850, date à laquelle les fortifications sont démantelées. Cette place se trouve donc au carrefour de plusieurs axes de circulations importants.

Cet édifice est la quatrième gare la plus grande en taille et en terme de fréquentation de Suisse. En 2004, un concours d'architecture a été lancé dans le but de proposer une rénovation complète de la gare, qui rappelle qu'elle n'avait jamais fait l'objet de transformations majeures depuis sa construction en 1932. Dans un contexte où l'importance du domaine ferroviaire prend toujours plus d'ampleur, Genève devait se doter d'une gare digne de la ville internationale. Le résultat final est une métamorphose de l'édifice qui ne conserve que la façade et le hall d'entrée du bâtiment construit par Julien Flegenhaimer en 1932.

Quels effets la gare procure-t-elle? En quoi devient-elle un équipement public, destinée non plus seulement à sa fonction d'accueil des voyageurs, à plus large échelle?

Symbolique, évolution de la gare

A quoi doit ressembler les gares du 21^{ème} siècle?

Toute opération de rénovation et de transformation architecturale entraîne un double effet. La transformation doit répondre à des problématiques contemporaines sans, toutefois, perdre le devoir de mémoire que l'édifice possède. Il est vrai qu'au fil des années, notre regard vis-à-vis de l'ancien bâtiment se déshabitude pour absorber petit-à-petit cette métamorphose; ainsi notre perception s'accommode à la nouvelle esthétique. L'édifice d'antan s'efface de notre mémoire une fois la transformation achevée. La rénovation est une opération sensible sur le plan architectural et culturel. En effet, la position de l'architecte se doit d'être culturelle car la gare, en tant qu'infrastructure, est liée à une histoire et à une évolution auxquelles les citoyens sont attachés. La nature de l'intervention n'est donc pas celle du *"comment la rénovation doit être effectuée mais du pourquoi"* ¹. Il s'agit d'une confrontation entre un objet existant et une modification de ce dernier. *"L'architecture n'est pas l'art de la forme. L'architecture est l'expression de la culture d'une société et sa finalité – sa «beauté» – et sa capacité à représenter et à interpréter les besoins de cette société"* ².

Le projet développe une vision contemporaine de l'architecture tant au niveau de l'efficacité énergétique que des espaces simples et lumineux. Les principaux objectifs visent à améliorer le confort et la convivialité des voyageurs, l'optimisation des flux piétonniers au sein de l'édifice mais également aux alentours urbains, la valorisation

1 Office fédéral des questions conjoncturelles, *La rénovation - une chance*, PI-Bat, 1993, p. 9

2 Ibidem

des surfaces commerciales, le respect du patrimoine de la gare de Cornavin et le développement d'un pôle d'échange multimodal. Cette opération offre donc un nouveau souffle à cette infrastructure et permet de lui conférer une nouvelle fonction ainsi que d'accentuer ses caractéristiques.

Ces métamorphoses et mues traduisent, d'une certaine manière, les périodes qui nous traversent. En effet, la gare ne symbolise plus les mêmes questionnements qu'à la fin du 19^{ème} siècle. Lors de son introduction au 19^{ème} siècle, elle changeait radicalement le paysage urbain et se dressait comme un temple de la modernité. La gare est avant tout une plateforme de transbordement. La gare possédait comme fonction principale les services pour les voyageurs. Les attentes et les correspondances duraient plus longtemps, ce qui avait pour conséquence de développer une offre plus adaptée pour satisfaire l'attente des voyageurs. L'ancien buffet de la gare, aux dimensions plus importantes qu'actuellement, répondait à cette demande.

De nos jours, l'utilisation de la gare a bien évolué. En effet, sa fonction première est atténuée au profit d'une fonction qui répond et s'adapte aux besoins des habitants, tant à l'échelle du quartier que de la ville. Dans cette optique, il est légitime de se questionner sur la manière de transformer ce lieu dont l'usage ne cesse de se modifier en raison de nos nouveaux modes de vies. Indéniablement, la transformation de cet édifice engendre une métamorphose du lieu et de l'usage.

La modernisation de la gare est donc un renouveau pour Genève et ses quartiers aux alentours mais il s'agit avant tout d'un nouveau centre commercial qui s'implante au coeur de la rive droite. Il peut y avoir un regret dans le fait que le nouveau programme répond essentiellement à une demande économique et de rentabilité sans qu'il y ait eu une réflexion quant à un programme culturel, lequel aurait pu dynamiser le rôle de la gare du 21^{ème} siècle.

Aujourd'hui, la gare est un lieu de rendez-vous au centre de la ville qui attire d'autres personnes que les voyageurs, donc sa zone d'influence s'étend au-delà du périmètre même de son infrastructure. Il y a une mixité forte offrant des espaces privés (tels que les bureaux du journal *Le Temps* entre autre) et publics qui dialoguent ensemble, des lieux d'échanges et une infrastructure commerciale. La gare acquiert donc un statut de pôle attractif du milieu urbain; statut qui dépasse largement celui d'un bâtiment fonctionnel. Le flux des passagers augmentant d'années en années ceci accroît le rôle central que la gare est amenée à jouer dans la ville de par sa fonction primaire, consistant à offrir une infrastructure de transport à l'échelle nationale et internationale, mais également à l'échelle du quartier comme une *couture urbaine* entre deux quartiers. Elle acquiert ainsi le statut d'*une ville dans une ville* et devient dès lors une infrastructure multimodale fonctionnant à plusieurs échelles. Elle symbolise, d'une certaine manière, le centre de la modernité et du développement.

La gare représentant l'identité de la ville, il fallait donc que sa rénovation réponde à cet enjeu de taille. Comment doter Genève d'une infrastructure digne de la ville? Quelles transformations augmenteraient l'attractivité de ce pôle urbain? Comment faciliter le flux et les accès aux quais?



Image conceptuelle de la rénovation de l'aile est ²

Ces différentes interrogations permettent d'introduire les changements majeurs effectués au sein de l'édifice. De plus, ils explicitent également de manière concrète la redéfinition de la gare du 21^{ème} siècle.

Cette métamorphose s'applique tant au lieu qu'à l'usage et offre la possibilité de réorganiser la ville autour de la gare sans perdre pour autant une de ses caractéristiques: la notion de *temps* qui est très présente au travers de la grande horloge au-dessus de la porte principale où celles qui se retrouvent sur les quais. Il y a ce côté paradoxal d'une infrastructure dans laquelle les passagers se *perdent* dans les boutiques commerciales et celle d'une infrastructure répondant à des besoins de flux clairs et cohérents afin d'accéder rapidement aux trains. Il faut également souligner le fait que la rénovation de la gare et sa redéfinition en tant qu'espace commercial, de par des ouvertures étendues, contribuent à accroître la sécurité autour de son périmètre, ce qui n'était pas le cas auparavant.

Cependant, une interrogation et non des moindres subsiste quant au programme inséré: ne manque-t-il pas des lieux culturels dans la gare ou faut-il qu'elle soit dédiée uniquement à des activités de rentabilité? La rénovation de la gare et son corollaire: la redéfinition de sa fonction, n'auraient-elles pas été l'opportunité pour introduire un programme à caractère social ou culturel afin d'accroître et renforcer son insertion, son attractivité au sein du quartier et de la ville?

Transformations, plans, coupes, élévations

Les travaux s'effectuent principalement à l'intérieur de l'édifice, où l'entier de l'aile est complètement démoli, alors que la façade extérieure, soutenue par des pylônes lors de la reconstruction, est restituée à l'état d'origine. En effet, la façade est classée au patrimoine genevois au même titre que la marquise du quai n°1, les fresques, les tableaux et la boiserie de l'ancien buffet, qui est occupé actuellement par *Autogrill* mais le plan ne présente aucune valeur patrimoniale.

Lors de toute opération de rénovation, la question du patrimoine devient un enjeu majeur. Quelles parties du bâtiment présentent, de nos jours, des qualités qu'il convient de conserver? Pourquoi ces éléments sont-ils dignes d'intérêts ou non? Quel est le rôle du patrimoine si ce n'est un devoir de mémoire du passé? Ces questionnement sont au coeur des réflexions et évoluent sans cesse. En effet, de nos jours, la façade principale du bâtiment, classée au patrimoine, présente indéniablement un caractère fort dans l'inconscient collectif. Il était donc impératif de conserver cette façade comme un repère et un rappel de la gare originelle. Lors de la phase du concours les façades fut décrites comme "*conventionnelles*" et "*architecture d'apparat*", "*ne [convenant] pas à la destination du bâtiment*"³, symbolisant "*l'expression d'une époque de transition, où l'on ne sait pas encore bien ce que l'on doit faire, mais où l'on a déjà le sentiment que*



Image conceptuelle de la rénovation du hall central ³

3 Isabelle Charollais, Jean-Marc Lamunière, Michel Nemeč, *L'architecture à Genève, 1919-1975*, Lausanne, Edition Payot, 1999, volume 2 p. 451



Photo de chantier: destruction de l'aile est, juin 2012 ⁴

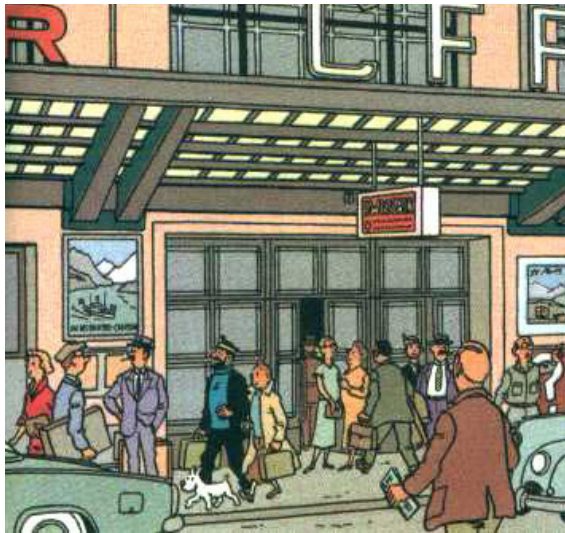
ce que l'on fait ne répond plus aux besoins du temps" ⁴. Ces façades conventionnelles constituent actuellement un repère dans nos mémoires qu'il convient de conserver. La façade, classée au patrimoine genevois durant la conception d'élaboration finale des plans, est restituée au plus proche de son aspect d'origine, ce qui signifie retrouver la peinture d'origine des traverses de bois pour les cadres de fenêtres (il y a trois types de fenêtres différentes qui datent des années 1930-40, 1960-70 et 1980), restaurer la marquise sur la place de la gare (remettre le verre armé). Par le fait de restaurer la façade d'origine, il y a aussi l'idée de purifier des logos publicitaires envahissant la marquise et dénaturant l'architecture. En revanche, les portes symboliques de Cornavin n'ont pas été retrouvées et ont fait l'objet d'une réinterprétation contemporaine de la part d'une artiste genevoise: Carmen Perrin. Cette représentation évoque, une vision urbaine des espaces et des matériaux, une ouverture sur la ville, les cercles sont la métaphore du temps et de l'horloge, thématique directement liée avec le train. L'aspect d'une "membrane liée à l'organisme vivant" ⁵, selon les termes de Carmen Perrin crée une rupture avec la partie haute du hall et des anciennes portes qui respectaient un tracé rectiligne.

En ce qui concerne le plan, il n'a aucune valeur d'un point de vue de conservation du patrimoine, c'est pour cette raison qu'il a été possible de démolir l'intérieur de l'aile est de la gare. Dès lors, la partie créative prenait plus d'ampleur et il était possible de rationaliser les espaces dans le but d'avoir plus d'arcades locatives. En effet, un étage de bureaux a été rajouté dans cet aile tout en maintenant les niveaux entre les ailes est et ouest. Ce rajout, perceptible au niveau de la place, se développe en arrière-plan au-dessus de la corniche. Le parcours entre les deux ailes s'articule autour de trois ambiances bien distinctes. L'aile ouest est caractérisée par un espace en longueur, de faible hauteur, elle est éclairée par la lumière artificielle, distribuant les quais. Elle relie le hall central par un embranchement perpendiculaire au passage donnant accès aux voies qui est éclairé par une verrière. Une fois arrivé dans le hall central, un espace plus ou moins carré et volumineux s'offre aux voyageurs. Ils se trouvent dans la partie où les guichets prenaient place alors que, de nos jours, il s'agit d'un lieu, libéré de toute fonction encombrante, de transition entre l'intérieur de la gare et sa place. Les arcades autrefois utilisées pour les guichets sont maintenant un filtre entre le hall central et l'aile est.

Dans le hall central, deux immenses fresques ont été conservées et restaurées. L'une symbolise le réseau ferroviaire en Suisse et l'autre celui de l'Europe. Elles font partie intégrantes du hall principal et du symbole de l'imaginaire de la gare souvent associé à des représentations artistiques telles que dans le mouvement de l'impressionnisme par exemple. Ces peintures, et plus particulièrement cet espace, sont mis en valeur par une double série de luminaires suspendus au plafond par des câbles métalliques, ce qui

⁴ Isabelle Charollais, Jean-Marc Lamunière, Michel Nemeč, *L'architecture à Genève, 1919-1975*, Lausanne, Edition Payot, 1999, volume 2 p. 451

⁵ *La nouvelle porte de la gare de Cornavin racontée par sa conceptrice*, <http://www.letemps.ch/Page/Uuid/65887036-7a16-11e3-8ad8-15978a276238|0>, consulté le 6 novembre 2014



De haut en bas:

Porte de Cornavin en 1955 ⁵

Il faut noter le réalisme des détails existants que ce soit la grande enseigne CFF, la porte de la gare et les deux affiches touristiques de part et d'autre de la porte : à gauche, le lac des Quatre-Cantons; à droite, St-Moritz.

Porte de Cornavin après la rénovation ⁶

provoque, selon les architectes, “une atmosphère plus intime et diffuse de l'espace à la tombée de la nuit, donnant ainsi l'impression d'un volume plus spacieux et lumineux”⁶. Cet espace n'a aucun éclairage artificiel incrusté au plafond car la lumière naturelle joue un rôle important dans ce lieu. D'une part, la porte de la gare offre une nouvelle interaction entre l'intérieur et l'extérieur, du fait que les escalateurs reliant à la galerie marchande ont été démolis, d'autre part les verrières sur la façade nord et sud apportent également une lumière agréable et diffuse. Quant à l'éclairage artificiel de l'aile est, les architectes s'appuient sur un concept analogue. La recherche d'une intégration douce de la lumière permet de créer une différenciation des ambiances durant les périodes de la journée. La lumière naturelle pénètre du sud par une verrière au dernier étage et du nord par une longue façade de verre s'ouvrant sur le quai numéro un, ce qui induit une luminosité majestueuse qui vient se refléter sur le granit jaune du sol et des murs. Concernant la mise en place du concept lumineux, à nouveau la volonté de ne pas incorporer de luminaire au plafond se ressent. Il s'agit de lumières discrètes, disposées sous les volumes qui s'avancent dans l'espace. Il y a également des spots disposés le long de la façade vitrée du quai n°1. Le concept de la lumière, naturelle et artificielle, est au coeur de la réflexion du projet. C'est en ces termes que Michèle Künzler décrit la modernisation de l'aile est: “un espace aéré a remplacé un boyau”⁷. L'aile est se dote d'un espace majestueux de qualité et de grandeur qui remplace la logique de tuyaux fonctionnaliste de distribution des commerces. Le concept de luminosité exploite pleinement la verticalité de l'espace et prend le contrepied des sombres couloirs aux teintes ternes de jadis.

Chaque partie du bâtiment présente une volumétrie singulière et le passage d'un espace à un autre est symbolisé par un percement dans le mur, évoquant l'image d'une ouverture. Cet effet produit donc une transition nette entre l'aile est, le hall central et l'aile ouest mais la cohérence d'ensemble de la gare est assurée par le revêtement de pierre qui tapisse le sol et les murs. Ce revêtement est aussi suspendu au plafond, par une double fixation, de l'espace majestueux de l'aile est et il emballe l'entité CFF afin d'accentuer son importance. Le caractère de cette pierre dégage une atmosphère chaleureuse contrastant avec l'idée d'origine du bureau d'architecture Itten+Brechtbühl d'utiliser un revêtement en métal qui évoquait une ambiance aéroportuaire. Cette matérialité est un élément fort du projet guidant le voyageur au travers de l'édifice, structurant son parcours et l'emmenant jusqu'aux quais. La métamorphose de la gare s'effectue également au niveau de la clarification et la rectification des flux.

6 Laurent Gerbex du bureau Itten+Brechtbühl, entretien du 5 novembre 2014

7 Ouverture de l'aile ouest rénovée de la gare de Cornavin, <http://journal.24heures.ch/depeches/suisse/ouverture-aile-ouest-renovee-gare-cornavin>, consulté le 6 novembre 2014



De haut en bas:
Photo de l'aile est de jour, ambiance infrastructurelle, 2014 ⁷
Photo de l'aile est de nuit, ambiance infrastructurelle, 2014 ⁸



De haut en bas:
Photo du hall central de jour, ambiance infrastructurelle, 2014 ⁹
Photo du hall central de nuit, ambiance infrastructurelle, 2014 ¹⁰

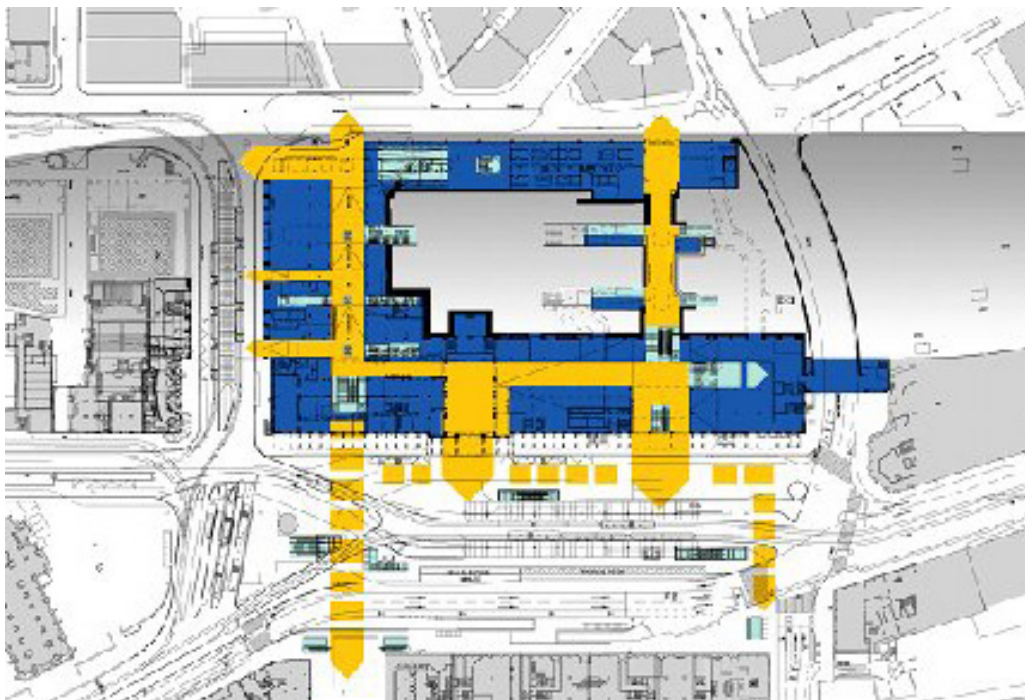
Redéfinition des flux, signalétique

De nos jours, environ 115'000 personnes fréquentent quotidiennement la gare dont 50'000 prennent le train. Les prévisions pour 2030 visent deux fois plus de voyageurs parcourant et empruntant la gare. Ce lieu, fréquenté par des personnes n'utilisant pas forcément le train, devient donc aussi un lieu de passage. Dès lors inconvient que, la modernisation améliore, fluidifie et clarifie le flux au travers de la gare. L'objectif est double: recentrer la circulation, optimiser les flux et l'accès aux quais en même temps. Cette optimisation doit répondre à une préoccupation fonctionnelle que la gare présuppose et augmenter ainsi la fluidité il ne faut pas oublier cependant que la gare fonctionne également comme un véritable pôle attractif du milieu urbain; dès lors, la redéfinition de la gare implique donc une modification radicale et directe des flux au niveau du trafic piétonnier afin que les passages soient en mesure de s'orienter facilement et rapidement. C'est pour cette raison que les principales transformations ont lieu au sein même du bâtiment. Pour ce faire, le concept de circulation se base sur des axes clairs *nord-sud* et *est-ouest*.

Dans une première phase, à l'ouest sous le passage Montbrillant, le tram *TCOB* (Tram Cornavin-Onex-Bernex) inauguré en décembre 2011 a permis de créer un nouveau noeud modal. En effet, afin d'accroître l'interaction entre le tram et la gare, deux passages ont été ajoutés en plus de celui qui existait déjà, reliant directement aux quais sans devoir s'engouffrer dans le bâtiment. A souligner que le tram 14 dessert Meyrin, les Avanchets, Balexert, Charmilles, Bel-Air, Onex et Bernex et le tram 18, quant à lui, dessert le *CERN*, Meyrin, les Avanchets, Balexert, Charmilles, Bel-Air et Carouge. Ce sont donc deux lignes à forte densité c'est pourquoi l'accès à la gare devait être optimisé.

Les deux axes *nord-sud* sont les chemins d'accès pour les voies. Tous deux sont en relation directe avec la galerie marchande au sous-sol. Dans l'aile *ouest*, un accès a été inséré dans la continuité du passage desservant les quais, dans le but d'améliorer la relation entre la galerie marchande et la gare. Il s'agit d'une nouvelle connexion *nord-sud* dans la gare. Il est désormais possible d'avoir un accès direct des quais à la galerie marchande sans plus devoir accéder par le hall principal, s'engouffrer dans les escalateurs encombrant l'espace, pour descendre aux commerces. Les voies 1, 4, 5 et 6 possèdent un accès, sur la droite dans le sens de marche en direction des Grottes, alors que les voies 2 et 3 ont un accès des deux côtés du passage. En revanche, il n'est pas possible de rejoindre les voies 7 et 8 depuis l'aile *ouest*. De plus, il est important de mettre en évidence que l'accès au quai 4 (voies 7 et 8) doit s'effectuer au travers des anciens locaux de douanes car il s'agit des trains en partance pour la France.

En ce qui concerne, l'axe *nord-sud* dans l'aile *est*, l'accès à la voie 1 s'effectue directement dans l'espace majeur de cette aile. A noter que pour atteindre la voie 1, il faut emprunter deux escalateurs car le niveau de référence se situe à la hauteur de la place Cornavin. Un escalateur permet de relier le croisement entre l'axe *est-ouest* au passage sous voie en direction de la place Reculet (à l'arrière de la gare). Autrefois, la différence de niveau était compensée par une rampe qui partait du hall central perpendiculairement au passage sous voie. Pour accéder aux voies 2, 3, 4, 5 et 6, il y a soit une rampe, sur la gauche dans le sens de marche en direction de la place Reculet,



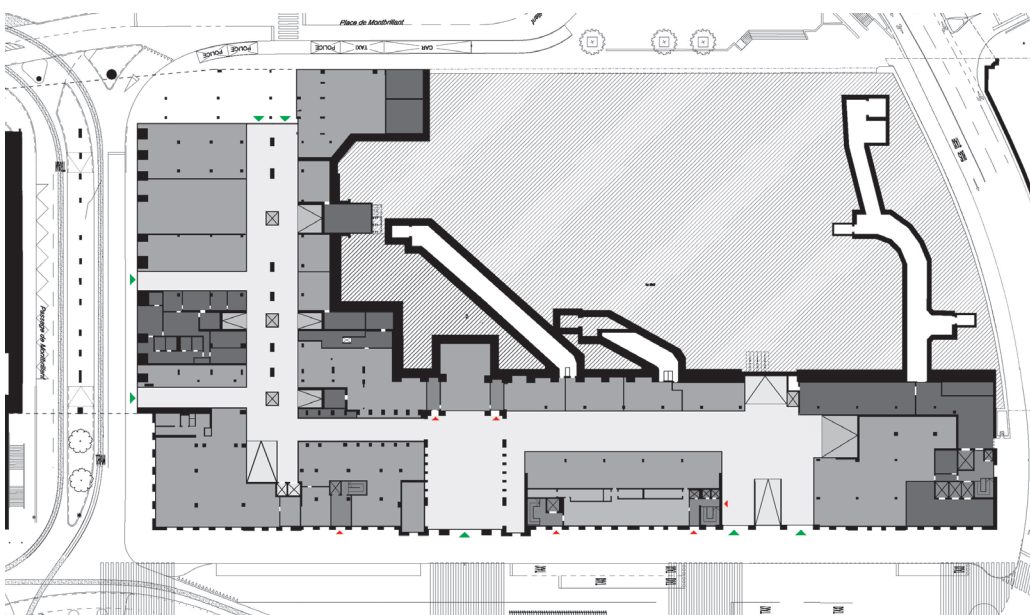
soit des escaliers sur la droite. Les voyageurs devant accéder au quai 4, pour les voies 7 et 8, traversent la douane qui n'a subi aucune modification ou rénovation durant la modernisation de la gare entre 2010 et 2014. Il faut relever que les quais 2 et 3 ne possèdent pas d'ascenseurs pour desservir le flux dans la partie est de la gare alors que les quais 1, 2 et 3 détiennent leur propre desserte par ascenseurs.

L'axe *est-ouest* a pour but de connecter l'infrastructure ensemble. Elle permet d'agir comme une artère qui irrigue le flux et le redistribue dans les axes *nord-sud* pour l'accès aux quais. Le hall central joue un rôle de distribution du flux en provenance de la place de Cornavin. Il permet de redistribuer les voyageurs soit dans une aile ou l'autre. Avant la rénovation, ce hall était en relation directe avec les galeries marchandes au sous-sol. Les escalateurs se trouvaient au milieu de la porte d'entrée, orientés vers l'intérieur ce qui engendrait une mauvaise fluidité d'un point de vue fonctionnel mais également visuel entre la place de la gare et celle-ci. La fonction de cet espace à la fois de distribution et de vente de billets (anciens guichets *CFF*) rendait la circulation et les croisements délicats (*plan ci-contre*). Ce chaos laisse place à un espace entièrement dédié à la distribution du flux, exempt de toute fonction encombrant l'espace, en relation intense avec la place de Cornavin. Il s'agit donc d'un lieu symbolique de centralité pour l'infrastructure de la gare. Il n'est pas inintéressant de relever que la gare possède un axe *est-ouest* et non deux, comme c'est le cas pour les passages sous voies, ce qui distingue très clairement le devant du derrière de la gare à l'heure actuelle.

En observant tous ces changements de trajectoires de flux planifiés, il est légitime de se demander quelle est la pertinence de conserver cette façade principale quasi symétrique qui ne reflète plus le programme qu'elle recèle? Elle participe certes à un devoir de mémoire et à une symbolique mais sa fonction pourrait paraître désuète.

La question du flux au sein d'une gare est intimement liée au concept de signalétique. C'est pourquoi, les *CFF* ont élaboré une signalétique adaptée à la nouvelle infrastructure pour orienter le piéton. En effet, la signalisation a une influence directe sur la qualité de l'accueil. D'une part, la signalétique aide les usagers à se déplacer, se mouvoir dans un espace, un environnement qui ne leur est pas forcément familier. D'autre part, elle participe aussi à rassurer les visiteurs en limitant le stress et le sentiment d'insécurité qu'ils pourraient ressentir dans une ville étrangère. L'enjeu ne vise pas seulement l'information mais également à faire naître un sentiment d'accueil, synonyme de qualité et d'identité pour la ville de Genève.

"Chaque fois que nous rencontrons un panneau planté dans un site et comportant un message à lire ou à voir, nous sommes dans la signalétique"⁸. La gare est un lieu où la signalétique joue un rôle important pour son bon fonctionnement. Les usagers sont confrontés à une multitude de signes plus ou moins compréhensibles. Dans ce contexte, les *CFF* ont repensé complètement la manière d'informer, tant au niveau des nouvelles informations pour les sorties et les directions que l'emplacement et le positionnement de la signalétique. Il faut toutefois distinguer le concept de signalisation, qui



- Surfaces commerciales
- Locaux de services
- Accès privatifs
- Circulation
- Accès aux voies
- Entrées de la gare

Plan de l'emplacement de la signalétique dans la gare, 2014 ¹²

8 Jean-Pierre Bringer, *Pratique de la Signalétique d'interprétation*, Edition Atelier technique des espaces naturels, 1996, p. 104

désigne “l’ensemble des signaux utilisés pour communiquer”⁹ de celui de signalétique, qui signifie “l’activité sémiotique en ce qui concerne les signaux”¹⁰. La signalisation est un concept général alors que la signalétique, terme plus précis, s’inspire de la théorie générale des signes.

Genève, de par son statut de ville internationale et de carrefour multiculturel, accueille de nombreux résidents étrangers. Elle offre une excellente qualité de vie et est très attractive au niveau régional et international mais elle se doit aussi être capable de procurer une grande qualité d’accueil tant des pendulaires que des touristes. La gare, au même titre que l’aéroport ou les douanes, représente l’entrée de la ville. Dans cette étude, l’attention est portée sur la gare qui de par son interface est souvent le premier contact que les visiteurs ont avec la ville.

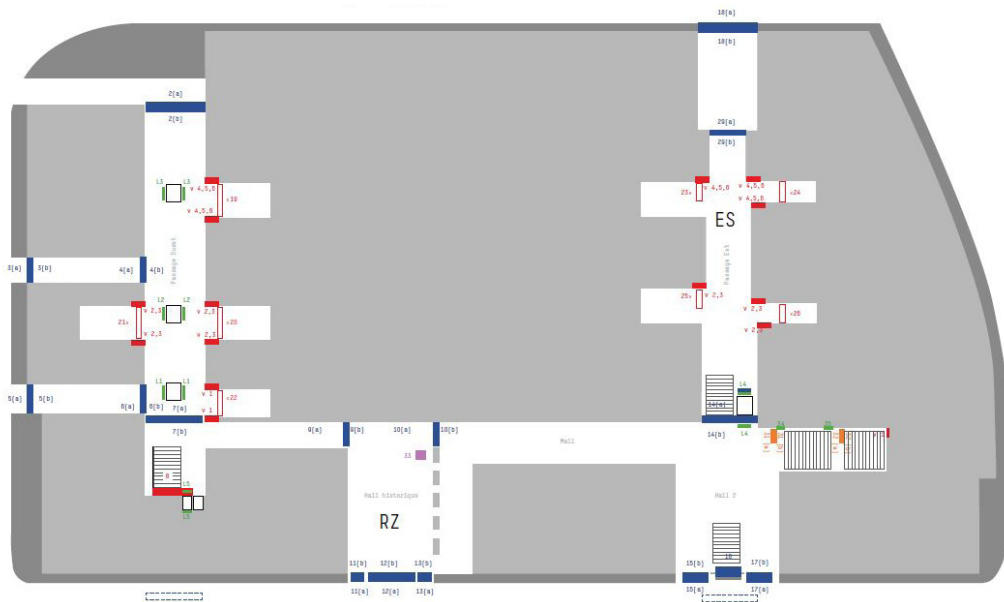
Avant la rénovation, la gare présentait certains dysfonctionnements et faiblesses concernant la signalisation et l’orientation que l’usager devrait emprunter pour se rendre au centre-ville ou autres lieux importants. Aujourd’hui, les indications au sein de la gare ont été nettement améliorées mais une fois sortie du bâtiment, il est regrettable de constater l’absence d’indications claires pour rejoindre tel ou tel endroit.

Il est aussi regrettable de relever qu’il n’existe pas de message souhaitant la bienvenue aux voyageurs. A titre de contre-exemple, l’aéroport a installé, il y a quelques années, un message d’accueil avec un panorama de Genève dans le hall d’arrivée. La gare, quant à elle, ne semble pas chercher à éveiller la curiosité des voyageurs et lui faire réaliser le caractère unique que représente cette ville. Le premier contact se caractérise par un sentiment froid et impersonnel, seul l’indication des panneaux bleus sur les voies indique aux usagers qu’ils se trouvent à Genève. De plus, les peintures représentent des paysages comme le Cervin, Lausanne ou d’autres panoramas mais aucune allusion au caractère spécifique de la ville.

Suite à la modernisation de la gare et à l’optimisation des flux, les CFF ont mis en place une signalisation beaucoup plus fluide mettant ainsi en évidence les différents points d’intérêts autour de la gare qu’elle cherche à connecter avec son environnement urbain, que ce soit pour les transports publics ou les places.

Les escaliers et les issues deviennent clairement plus affirmés et gagnent en clarté. Cela permet de fluidifier la circulation. Cependant, quelques codes ont été modifiés comme ce fut le cas pour les circulations verticales, indiquées au moyen d’une peinture jaune appliquée sur l’élément avant la rénovation. Ces éléments sont encore visibles dans la galerie marchande qui n’a pas été rénovée.

En conclusion, la gare s’organise en point de repères signalétiques qui doivent être compréhensibles rapidement et dans les quatre langues nationales ce qui se traduit par des signes et des écritures blanches sur bleue. Les CFF ont donc saisi l’enjeu qu’une optimisation des flux va de pair avec une amélioration de la communication et de la signalétique (indication ou information).

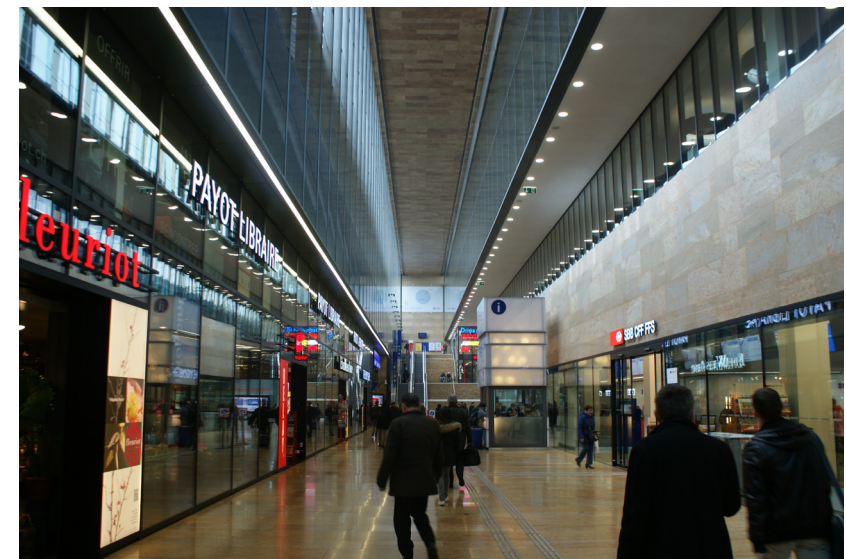


- Panneaux directionnels suspendus
- Panneaux fixés sur mur
- Films adhésifs
- Panneaux fixés à la façade
- Panneau spécial

Plan de l'emplacement de la signalétique dans la gare, 2014 ¹³

9 Définition du dictionnaire Larousse 2013

10 Ibidem



De haut en bas:
 Passage sous-voies de l'aile est avant la rénovation, 2005 ¹⁴
 Passage sous-voies de l'aile est après la rénovation, 2014 ¹⁵

De haut en bas:
 L'aile est avant la rénovation, 2005 ¹⁶
 L'espace majeur de l'aile est après la rénovation, 2014 ¹⁷



Schéma des flux piétonniers reliant les espaces publics à proximité de la gare ¹⁸

“Couture urbaine” ¹¹ entre deux quartiers

La gare est une intensité forte en terme de flux: elle se trouve être un carrefour de la mobilité. C’est la raison pour laquelle il est très important de créer des connections fortes et claires pour les différents types de mode de transports qui s’y croisent. La redéfinition de la circulation intérieure découle d’une analyse plus approfondie sur l’environnement urbain de la gare. Comment intégrer cette infrastructure à son contexte et lui attribuer une fonction plus adéquate aux besoins actuels?

Connections, flux entre les quartiers pour les piétons

L’idée directrice, sous-tendant la rénovation, consistait à connecter d’une manière plus pertinente les quartiers sud: Saint-Gervais et les Pâquis, aux quartiers nord: Grottes et Montbrillant, dans le but de répondre à une plus grande perméabilité du tissu urbain au travers de cet édifice, autrefois appelé le *grand barrage*. De nos jours, la gare est devenue un lieu de passage et de circulation à part entière, du coup la rénovation de la gare devait intégrer ce paramètre afin de satisfaire ce nouveau besoin. La gare agit donc comme un trait d’union, ou une *couture urbaine*, entre ces quartiers. Dès lors, il est nécessaire d’identifier les circulations de mobilités douces qui ont été prises en compte, et ce qui ne l’ont pas été, pour la modernisation. Dans un deuxième temps, il sera question d’éclaircir les causes historiques ayant mené à cette clarification des flux qui est en partie résolue aujourd’hui.

La gare, en tant qu’infrastructure, peut être qualifiée comme un moteur urbain pour le développement et un attrait pour les quartiers se situant à proximité. Afin d’accroître le potentiel de cette infrastructure urbaine, il fallait envisager une plus grande perméabilité entre le nord et le sud dans le but de répondre à une redéfinition de la gare, pas seulement utilisée pour accéder aux trains mais également pour y transiter, y traverser ou y consommer.

En tant que piéton, plusieurs accès existent déjà entre le quartier Saint-Gervais-les Pâquis et les Grottes-Montbrillant, mais ces accès ne possèdent pas forcément une grande attractivité. Lorsque le passant, désirant se rendre de Rive ou du Jardin Anglais (Rive gauche) à la gare ou au quartier des Grottes, longe le pont du Mont-Blanc en côtoyant les voitures, traverse la rue du quai du Mont-Blanc, puis arpente la rue du Mont-Blanc en remontant en direction du Nord, en passant à côté du bâtiment de *La Poste*, édifié lors de la chute des fortifications. Une allée piétonne à caractère marchande, planifiée et construite en 1979 à la même période que la galerie marchande et le parking sous la place Cornavin, s’offre au promeneur au niveau du croisement de la rue du Mont-Blanc avec la rue de Berne. Il y trouve des commerces liés à l’horlogerie, à l’électronique et aux souvenirs mais aussi des restaurants et terrasses. Pour accéder à la gare, de la manière la plus directe, le passant s’engouffre sous la place Cornavin dans le *Métro Shopping*. A nouveau, il traverse un lieu dédié aux boutiques, éclairé par une lumière artificielle suspendue au plafond noir, se reflétant dans le sol grisonnant,

11 Selon les termes de Sonia Lavadinho, collaboratrice au centre des transports de l’EPFL

ce qui démontre que cet espace n'a pas été inclus dans le processus de rénovation. Le piéton emprunte l'escalier roulant en face de lui pour déboucher à l'étage supérieur dans l'aile *ouest*. Ce passage lui donne la possibilité d'accéder aux voies 1 à 6, de se rendre à l'arrêt des trams 14 et 18 ou simplement de le traverser et aboutir sur la place Montbrillant. Différents choix se présentent alors à lui, il peut, soit longer la gare en direction de la place du Reculet afin de rejoindre l'aile *est*, soit remonter la rue de Montbrillant pour se rendre au magnifique parc des Croupettes, soit se diriger vers la rue de la Servette, soit décider de pénétrer dans le quartier des Grottes (par la rue de la Cité-de-la-Corderie ou par la rue des Grottes pour aboutir sur la place des Grottes au cœur du quartier) pour y découvrir des rues aux allures et ambiances villageoises, dépouillées de toute circulation intense.

Le promeneur, errant dans le parc des Croupettes, puis désireux de rejoindre les quais du Mont-Blanc traverse le passage piéton de la rue Montbrillant, s'engage dans la rue des Gares, longe le centre *PTT* au niveau du rez-de-chaussée. Il est rejoint par les occupants de cette immense structure, qui abrite au premier étage les fonctions de la poste et au deuxième étage une longue rue intérieure distribuant restaurants, garderie et infrastructures de l'état. Les utilisateurs et occupants de ce centre descendent du deuxième ou premier étage au rez-de-chaussée par des escaliers ou des escalateurs. Les deux flux convergent au niveau de la rue et passe à côté des voies de chemin de fer, puis enjambent la rue des Alpes par une passerelle qui débouche sur la place confinée du Reculet. Une fois arrivé sur la place arrière de la gare, l'accès aux quais s'effectue directement par l'aile *est*. Le passant traverse donc ce passage amenant aux voies, puis descend par les escalateurs (niveau de la place de Cornavin) pour déboucher sur une artère perpendiculaire distribuant le flux au travers de la gare dans l'axe *est-ouest*. Arrivé dans ce lieu de convergence et de rencontre, deux choix s'offrent à lui pour rejoindre la rue des Alpes et se diriger vers les quais du Mont-Blanc. Soit, depuis l'espace majeur de l'aile *est*, le piéton s'engage sur la place de la gare, tout en prenant garde à la circulation des bus et taxis, ensuite traverse le passage piéton, soit il descend à nouveau avec les escaliers roulants et pénètre dans la galerie marchande pour passer au-dessous de la place de la gare et remonter à l'angle de la rue de Lausanne, des Alpes et de la place Cornavin. A partir de cet endroit, il descend tout droit en direction du lac.

Le concours et la position de l'entrée principale

Précédemment, durant la rénovation, il était question de clarifier les flux au sein de la gare et d'optimiser les connections entre le nord et le sud de l'infrastructure. Il est donc intéressant de se pencher sur le développement historique de ce problème qui a émergé lors de la reconstruction en 1932 ainsi que sur les débats qui l'ont précédé. Au commencement du questionnement sur le concours, l'emplacement de l'entrée a rapidement suscité des points de vue radicalement opposés, parmi ceux-ci, trois idées se confrontèrent visant des objectifs distincts. Est-ce que l'entrée devait se trouver dans l'axe de la rue du Mont-Blanc et répondre ainsi à un idéal urbanistique ou au contraire se trouver au centre du bâtiment ou bien devait-on la placer de telle manière à satisfaire des exigences purement utilitaires?

Le bâtiment voyageur, construit en 1858 à la chute des fortifications, a brûlé en 1909. S'ensuit une longue période d'interminables discussions sur l'emplacement de la nouvelle gare. Fallait-il conserver l'emplacement de la gare ou au contraire saisir l'opportunité de redéfinir un nouveau pôle ferroviaire? Plusieurs projets ont été développés qui seront explicités dans un autre chapitre. Finalement au début des années 1920, le choix de conserver la gare à Cornavin fut pris et l'édifice sera construit entre la rue du Mont-Blanc et la rue des Alpes (dont le prolongement sur la route des Gares, côté Montbrillant, était déjà envisagé mais réalisé qu'en 1980) adossé à un terre-plein haut de 8 mètres.

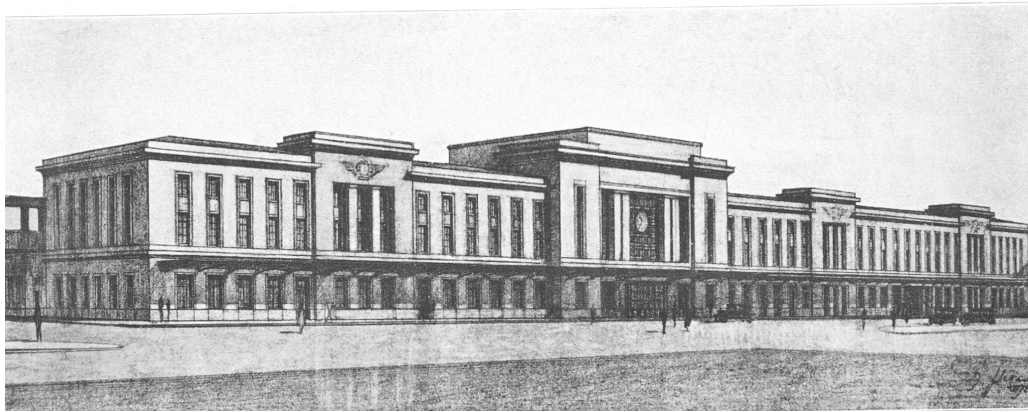
Deux concours ont été nécessaires pour répondre à la problématique de la reconstruction du bâtiment. Les données du concours stipulaient que la grande esplanade, caractéristique de l'ancienne gare, devait être abandonnée. Celle-ci menait le voyageur de la rue du Mont-Blanc à l'entrée principale se situant au niveau surélevé des voies (8 mètres plus haut que le niveau de la rue), des escaliers à chacune des extrémités de la place étaient construits. Le maintien de l'esplanade ne semblait pas adapté à la situation urbanistique des années 1930, car depuis la construction de la première gare jusqu'à l'année 1930, le quartier s'est fortement densifié. Il est décidé de créer l'entrée principale au niveau de la place tout en gérant la différence de niveau à l'intérieur.

Les participants du premier concours ont été influencés par des études réalisées par les *CFF* prévoyant un corps central massif saillant qui devait contenir les guichets. Une majorité des concurrents utilisèrent ces plans comme base de projet sans remettre en question leur pertinence. Certains décidèrent de maintenir l'esplanade. D'autres, plus novateurs, se penchèrent sur le problème et analysèrent la situation urbanistique du projet. Ils en déduisirent que les rues principales aboutissant à la gare convergent au sud-ouest de la place de la gare. Ils découlaient donc d'une certaine logique de rapprocher au maximum l'entrée de ce carrefour. Cependant, ce premier concours ne donna pas de gagnant.

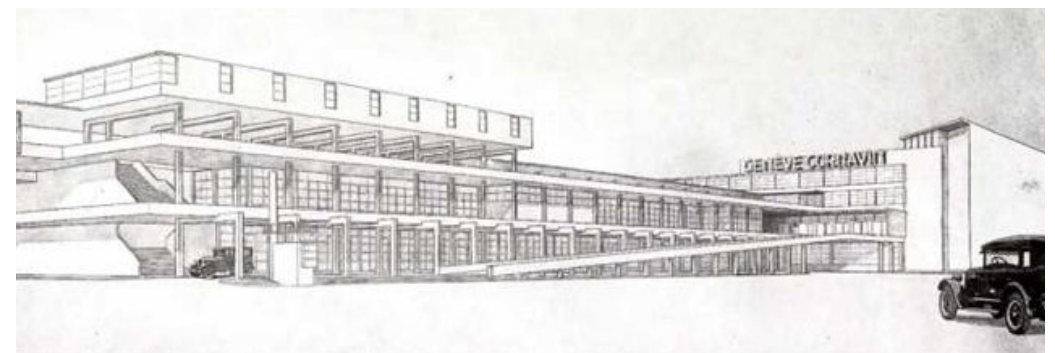
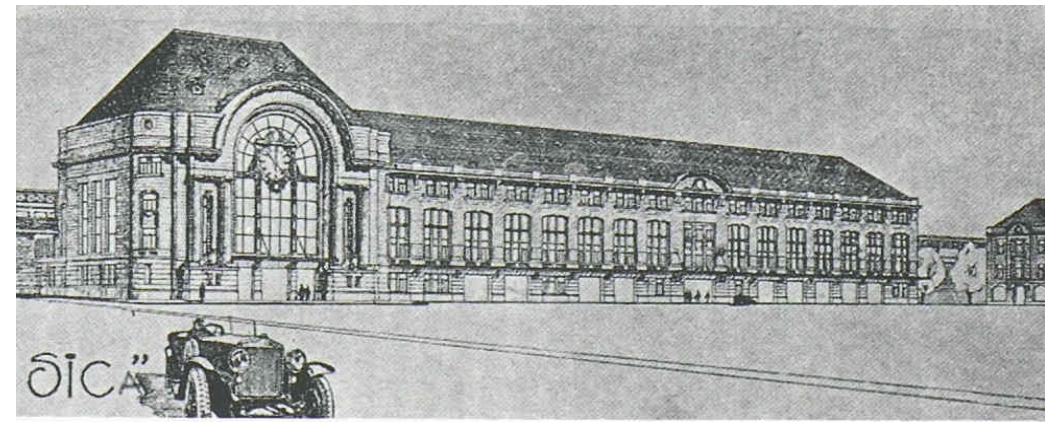
C'est pour cette raison qu'un second concours eut lieu dans les mois suivants. Les contraintes ont été modifiées et adaptées ce qui en résulte dans les faits que la longueur possible du front bâti s'étendait à 185 mètres et non plus 125 ce afin d'offrir la possibilité de disposer toutes les fonctions à caractère public au rez-de-chaussée. L'alignement avec le boulevard James-Fazy devait être respecté et la mise en évidence du corps central serait réduite.

Julien Flegenheimer, primé du second concours principalement pour les caractéristiques du plan, projetait un édifice dont "*la recherche de la symétrie ne sembl[ait] pas motivée par la situation du bâtiment dans la place*"¹². La composition symétrique ne semblait pas être justifiée dans un contexte qui ne prête pas à ce type de recherche. En effet, il paraissait injustifié d'accorder une importance centrale à cet édifice étant donné qu'aucune rue ne débouche en face de ce corps central. Selon les critiques, cette volonté de symétrie induisait des conséquences sur le plan notamment dans les dimensions exagérées des salles d'attentes ou des buffets au détriment des surfaces de locaux pour les bagages. Dès lors, l'entrée se trouvait éloignée des axes

12 La gare de Cornavin, à Genève, Bulletin technique de la Suisse romande n°53, 1927, p. 148



De haut en bas:
 Perspective du second concours de la gare de Cornavin, Julien Flegenheimer, 1924 ¹⁹
 Perspective du second concours de la gare de Cornavin, Quo Vadis, 1924 ²⁰

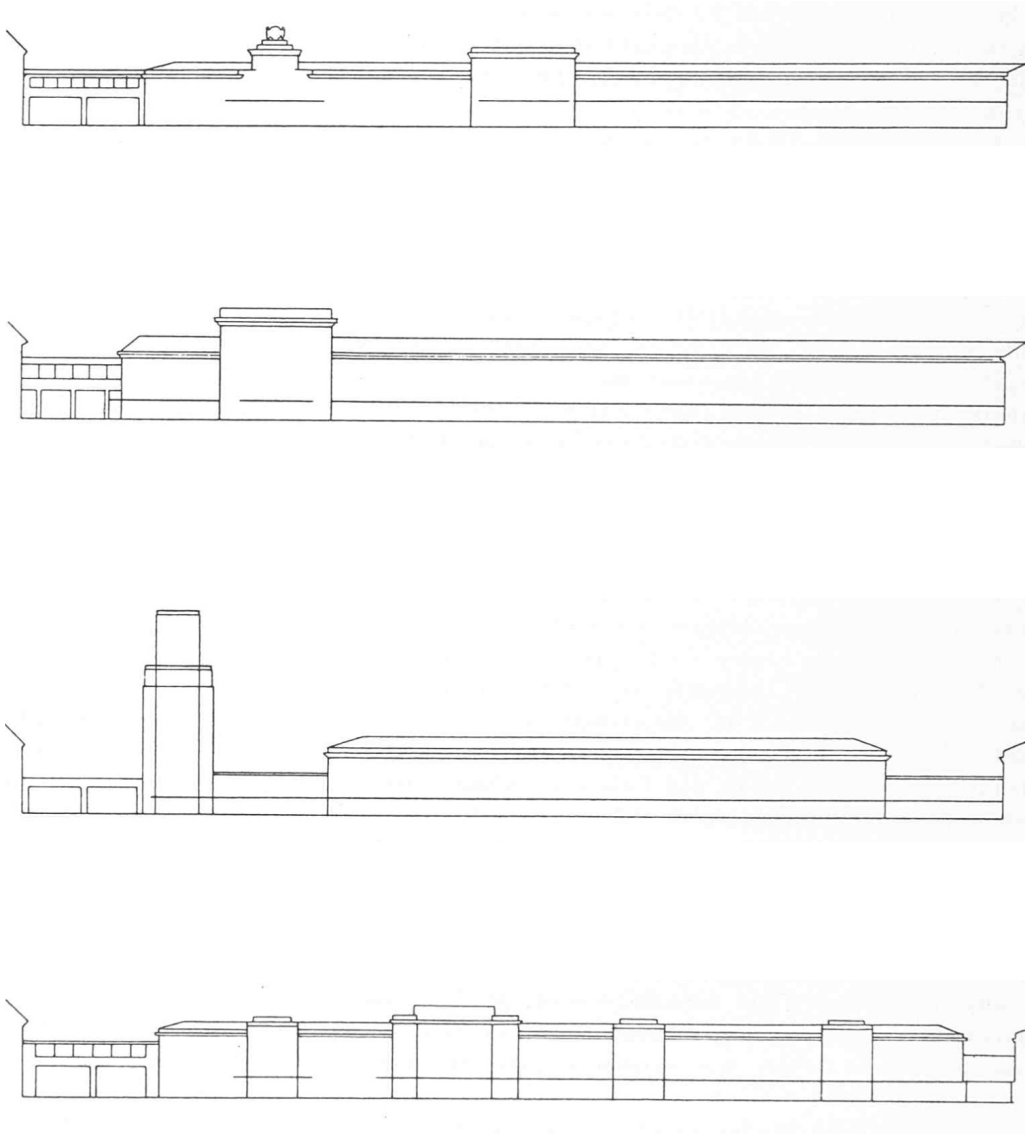


De haut en bas:
 Perspective du second concours de la gare de Cornavin, Alphonse Guyonnet, 1924 ²¹
 Perspective du second concours de la gare de Cornavin, Mart Stam, 1924 ²²

de convergences des principales routes d'accès. Concernant la perspective depuis la rue du Mont-Blanc, il est fort regrettable de se rendre à l'évidence qu'elle aboutit sur un volume secondaire et n'est pas à l'échelle d'une rue de cette importance. La gare ne conclue pas de manière convaincante la perspective et ne donne pas un signal fort de la présence d'une institution de cette ampleur.

Après avoir remporté le concours, l'architecte, conscient de ce problème, entreprit différentes études afin d'accentuer la partie de l'édifice faisant front à la rue du Mont-Blanc. Dans un premier temps, il décida de maintenir le hall central dans l'axe du bâtiment sans modifier le plan. Mais cette proposition n'aboutit pas à des solutions satisfaisantes quant à l'intention de marquer l'axe de la rue du Mont-Blanc. A nouveau, surgit l'idée de déplacer l'entrée principale dans cet direction (*figure 1*) dans le but, d'une part, d'offrir un accès direct des rues principales vers l'entrée, donc de rapprocher le flux des voyageurs des voies, et d'autre part, d'élargir le front bâti utile de la gare. Dans un second temps, des architectes du concours se joignent aux recherches en cours. Les études des concurrents accentuent de différentes façons la terminaison de cet axe. En effet, le projet *Guyonnet-Torcapel* est constitué d'un hall central en saillie dans le prolongement de la rue. Cependant, le programme public se répartit entre le rez-de-chaussée et l'entresol (*figure 2*). Braillard, quant à lui, envisage de mettre en évidence cette convergence des axes par une tour, rattachée au bâtiment voyageurs par une petite aile, qui ne se situe pas dans le prolongement direct de la rue du Mont-Blanc. La silhouette de la tour domine donc la place mais n'est pas conçue pour être vue à distance (*figure 3*).

Ces projets présentaient l'inconvénient majeur de répartir le programme sur deux étages ce qui induit une diminution de l'éclairage naturel au rez-de-chaussée et de réduire la hauteur d'étage. Donc d'un point de vue utilitaire ils sont moins performants que la proposition de Julien Flegenheimer. Suite à ces diverses études, il était devenu évident que l'entrée principale dans l'axe de la rue du Mont-Blanc ainsi que le plan à deux étages provoquaient des inconvénients importants tant d'un point de vue de l'organisation spatiale intérieure que de celui de l'organisation de la circulation sur la place. La proposition finalement adoptée, quant à l'organisation du plan, est la plus rationnelle: maintien des activités à caractère public au rez-de-chaussée, les locaux de bagages sont aménagés dans l'aile est, les locaux privés sont à l'étage dans les deux ailes. Cependant, l'entrée déplacée vers la rue du Mont-Blanc ne se situe ni dans l'axe du bâtiment ni dans l'axe de l'édifice mais la sortie reste toujours dans le prolongement du passage sous voie (*figure 3*). Dans la continuité de marquer cet terminaison de la rue, il décida de construire un petit avant-corps, sans fonction liée à son apparence, sur l'aile ouest. Par souci de symétrie, il répéta par deux fois cette opération sur l'aile est. Le flux entrant, par le hall central, et sortant est séparé au niveau de la place mais à l'intérieur une rampe (supprimée depuis la rénovation de 2014) rejoint l'espace majeur au passage distribuant les voies. A noter que le passage sous voie ne débouchait pas sur la place du Reculet. Il y avait donc une nette séparation entre l'avant et l'arrière de la gare.



De haut en bas:

Figure 1, étude sur la façade principale ²³

Figure 2, étude sur la façade principale ²⁴

Figure 3, étude sur la façade principale ²⁵

Figure 4, étude sur la façade principale ²⁶



Plan de Genève, situation des passages au travers des infrastructures ferroviaires ²⁷

“Pourquoi vouloir ériger en bordure d’un carrefour et d’une place de stationnement pour taxis-autos un monuments solennel et fastueux?” ¹³. Il est clairement visible que le style du bâtiment est associé aux problématiques urbanistiques rencontrées de nos jours.

En 1979, après la planification d’un concours pour la construction d’une galerie marchande et d’un parking souterrain sous la place de Cornavin, il convenait de redéfinir à nouveau le flux et les connections entre la gare et son contexte urbain. L’implantation de ce lieu marchand a provoqué la piétonnisation d’une partie de la rue du Mont-Blanc jusqu’à l’intersection avec la rue de Berne. Ce projet découle de la pensée des années 1960, où le mythe de la voiture a encore toute sa grandeur et le piéton trouve sa place en sous-sol. Lors de l’élaboration du projet, l’usager entrait dans la galerie sous la place et accédait au corps central par un escalateur. La place était utilisée par les voitures occupant six voies. Dans la continuité des grands travaux entrepris sur la place de la gare, le prolongement de la rue des Alpes a été envisagé et réalisé afin de relier la rue du Fort-Barreau dans le quartier des Grottes et accentuer la perméabilité, la fluidité entre ces deux quartiers. Parallèlement à ces réalisations, la circulation sous la passage Montbrillant a changé de statut pour accueillir les transports publics et interdire le trafic automobile.

Il existe d’autres accès permettant de passer au travers de ce “grand barrage” ¹⁴, sans pour autant emprunter les passages de la gare ou bien le passage sombre piétonnier se situant au niveau du cinéma Rialto. En effet, la route Voltaire, la route de la Servette et la rue des Alpes présentent des axes de passages majeurs pour la circulation routière à l’échelle de la ville. Le traversée piétonne ne représente pas un attractivité en terme de confort et d’espace architectural. Le passant est confronté à la pollution, à des espaces sombres et des trottoirs peu larges.

Des connections plus locales comme les rues du Valais (croisement avec la rue de Lausanne), Gallife (croisement avec la rue de Saint-Jean) et Bautre (croisement avec le boulevard James-Fazy) font office de liaison entre les quartiers du nord et sud. Il s’agit donc de créer une perméabilité accrue entre ces deux parties de villes.

Il est fort intéressant de constater que pour palier à ce qui aurait pu être une muraille, une série de passages ont été construits répondant à des besoins en termes de connections bien distinct. Cette hiérarchisation de traversées permet de lier les deux parties de la ville à différentes échelles.

Cependant, malgré le nombre important de liaisons existantes, force est de constater que ces passages ne possèdent guère d’attractivités d’un point de vue architecturale. Souvent très sombres, profonds, étroits, mal éclairés et cotoyant le trafic routier, ces liaisons perdent d’une certaine manière la symbolique de connection car elles n’invitent pas le piéton à vouloir les traverser. Ces jonctions, pensées en majorité pour la circulation routière, représentent une continuité fonctionnelle pour le marcheur ne débouchant pas forcément sur des espaces publics.

13 *La gare de Cornavin*, à Genève, Bulletin technique de la Suisse romande n°53, 1927, p. 150

14 Louis Perrier, Oscar Messerly, Louis Favre, *Texte abrégé des rapports sur la suppression du grand barrage et reconstruction de la gare à Beaulieu*, Atar, 1913, p. 9



De haut en bas:
 Passage de la rue de la Servette ²⁸
 Passage de la rue Bautre ²⁹

De haut en bas:
 Passage de Montbrillant ³⁰
 Passage au travers de l'aile ouest de la gare ³¹



Plan de Genève, situation des espaces publics ³²

Places, squares, définition des espaces publics

La politique genevoise se profile de plus en plus en faveur d'un réaménagement, ré-qualification des places publiques dans tout le canton. Il s'agit, dans cette partie, de comprendre les transformations opérées dans le périmètre de l'infrastructure ferroviaire de Cornavin pour promouvoir la mobilité douce et favoriser le contact social en redonnant une valeur qualitative souvent oubliée au détriment de l'usage du quotidien.

“Simple respiration du tissu urbain ou espace résolument construit, la place a tenu un rôle essentiel et structurant dans la ville depuis l'Antiquité. De l'agora grecque au forum romain, elle a été longtemps le centre essentiel de la vie des cités, permettant des rassemblements religieux, commerciaux ou politiques” ¹⁵.

Les places publiques, au coeur des réflexions et des défis de l'aménagement urbain, posent la question de l'utilisation de la voiture au centre-ville. En effet, de nombreuses places, actuellement rénovées, accueillent récemment des parkings à ciel ouvert. La remise en question de l'espace et l'importance qu'on accorde à la voiture en ville est au centre des débats sur la revalorisation des places. Pourquoi le débat et l'engouement quant à la valorisation des espaces publics devient-il toujours plus important? Quelles sont les caractéristiques d'une place? Comment cette politique est-elle mise en oeuvre?

Selon Anita Frei, présidente du conseil d'administration de la régie publique des TPG, “[La place est] un lieu où le marcheur peut se déplacer dans toutes les directions, La place est un espace de liberté, elle doit donc être le moins organisée possible et occupée par un mobilier urbain réduit au minimum” ¹⁶.

Le plan directeur, adopté en 2009, met l'accent sur la vision et les priorités que la ville de Genève doit développer quant à ces espaces indispensables et structurants de l'urbanisme, reflétant l'image de notre société, sa richesse culturelle et sa diversité. Oté les espaces publics de la ville provoque un appauvrissement des échanges sociaux et culturels et donc le concept de cité disparaît.

L'analyse présentée, dans cette partie, se porte sur la compréhension et la définition brèves de diverses espaces à caractère public à proximité de la gare tel que: le square Chantepoulet (en cours de rénovation), la place Simon-Goulart, la place Saint-Gervais, la place des Grottes non rénovée, la rue piétonne du Mont-Blanc et le passage du *Mont-Blanc centre* réalisé par Marc Joseph Saugey.

Les squares, à la grande différence des places, émanent également d'une réflexion sur l'espace public mais se confrontent à une échelle plus réduite et représentent bien souvent des espaces publics dont la spatialité est parfaitement définie, semi-fermés. Le square de Chantepoulet, édifié sur l'emplacement des anciennes fortifications, se caractérise par une forme urbaine typique du quartier formant la *ceinture fazyste*. Sa spatialité bien définie, par quatre barres d'immeubles qui ne se touchent pas, garde

¹⁵ Marcos Weil, Rafael Schütz, Jérôme Ponti et Marie-Christophe Ruata-Arn, *Interface 18, dossier: Aménagement des places publiques à Genève*, 2013, p. 2

¹⁶ *Comment Genève se réapproprie ses places publiques*, <http://www.geneveactive.com/blog/blog/les-ans-darchitecture-sont-insubmersibles/>, consulté le 27 novembre 2014



des larges accès aux quatre coins avec les rues adjacentes, ceci par des préoccupations d'hygiène (lors de sa construction), d'interaction de la vie sociale et d'esthétique. Le principe des squares, qui s'oppose donc aux cours fermées, est de contribuer à valoriser les immeubles bordant ceux-ci en offrant un cadre propice à un habitat salubre et agréable.

Lors de l'élaboration du plan par Blotnitzki en 1858, il était initialement prévu d'aménager le square Chantepoulet comme un jardin anglais. Les façades des immeubles édifiés, révèlent une apparence modeste et de pauvreté des matériaux utilisés mais d'une ordonnance classique.

Au fil des années, le site a été occupé par le stationnement de voitures. L'objectif de la rénovation vise à restituer l'espace aux résidents libre de tout véhicule.

Pour ce faire, la requalification du square s'effectue par un traitement continu de la surface du sol d'un immeuble à l'autre, sur l'ensemble du périmètre. En son centre, le lieu, arboré, sera dédié à la détente et traité avec du gravier concassé jaune-ocre, dégagant une atmosphère de chaleur et de tranquillité. Un revêtement bitumineux sera aménagé sur le pourtour dans le but de répondre à des besoins fonctionnels d'une part pour la desserte des commerces, l'accès aux logements et pour la voirie, d'autre part dans l'éventualité de déployer des terrasses pour les restaurateurs dans ce lieu calme. Pour l'articulation de ces deux surfaces, une bande de béton teintée fera office de transition, de seuil. Les trottoirs en béton calpiné de Genève feront office de liaison avec la rue de Chantepoulet alors que les matériaux en dalles de granit seront conservés pour la connexion avec la rue piétonne du Mont-Blanc.

Concernant le mobilier urbain, des bancs, des bornes escamotables, poubelles, épingles à vélo et une fontaine feront partie intégrante des éléments sur ce site. L'éclairage public concourt, au même titre que le mobilier, à l'amélioration de la qualité du lieu. L'ensemble de l'éclairage sera rénové et le principe d'accrochage des points lumineux se situant sur les façades est conservé. L'atmosphère chaleureuse qui se dégagera après la rénovation sera d'autant plus mise en évidence avec la conservation des marronniers qu'avec la réhabilitation de l'édicule de la voirie en buvette.

La réaffectation du square de Chantepoulet, utilisé pendant des années comme parking, revalorise ce lieu voué à la détente se trouvant dans le prolongement de la zone piétonne du Mont-Blanc et servira de nouvelle liaison avec le quartier de Saint-Gervais.

La création de la zone piétonne du Mont-Blanc en 1980, dans le prolongement des galeries marchandes de la gare, a généré l'implantation de différents commerces tels que des restaurants, fast-food, et des magasins d'horlogerie. Ce lieu, perçu comme extension de l'espace public en direction du lac, se connecte aux rues adjacentes et au square de Chantepoulet. Il s'agit d'une des principales portes d'entrées de la gare pour un piéton marchant depuis la rive gauche.

Durant la période de Noël, des châlets sont installés sur cette zone et occupent tout l'espace central. En été, par contre les terrasses des restaurants envahissent les abords de la rue.

De haut en bas:

Photo du square Chantepoulet, 2014 ³³

Photo depuis la rue de Berne en direction de la gare, 2014 ³⁴



Le passage du *Mont-Blanc centre* accueillait, il y a encore quelques années de cela, un grand cinéma indépendant: *Le Plaza*, remplacé aujourd'hui par un bar. Ce complexe a été conçu par l'architecte Marc-Joseph Saugay en 1951. Il abrite différents commerces de petites tailles et capte le flux piétonnier venant de la gare et marchant en direction de la rive gauche. En effet, ce passage permet de relier la rue piétonne du Mont-Blanc à la place et au pont des Bergues (principale connection, avec le pont de la Machine, pour un passant entre les deux rives).

Le centre des *PTT*, édifié dans les années 1980 en bordure du parc des Croupettes, suit une toute autre logique. Il accueille un espace public au deuxième étage de la plateforme, qui domine les infrastructures ferroviaires. En venant de la gare, le passant emprunte des escaliers roulants et arrive au deuxième étage de cette mégastructure. Un long passage, entrecoupé de patios, permet d'accéder aux différents programmes se situant à ce niveau. Après avoir arpenté ce *tunnel*, l'usagé débouche sur une plateforme à ciel ouvert. Un restaurant et une garderie ont été ajoutés à cette structure afin de répondre aux besoins des fonctionnaires travaillant dans le complexe. Il s'agit d'un endroit isolé et calme offrant une vue imprenable sur le réseau ferroviaire. Toutefois, à la fin de la journée, ce lieu ainsi que l'ensemble de la mégastructure est fermé au public. Il convient de regretter le manque de connection de cette espace avec la rue du Montbrillant. Ainsi, il s'agit d'un lieu dédié principalement aux activités de cette infrastructure mais qui pourrait très bien devenir un espace de passages et de connections entre la gare et le quartier des Nations-Unies.

La place des Grottes, quant à elle, prend place au milieu du quartier et articule les rues des Grottes (accès direct à la gare), de la Faucille (connection la plus rapide au parc des Croupettes) du Cercle (qui permet de rejoindre la rue de la Servette). Ainsi, elle agit comme le coeur de cet ancien faubourg. Pour répondre aux besoins des habitants, une maison de quartier a été érigée sur ce lieu. De plus, tous les jeudis un marché est installé sur la place avec des horaires d'ouvertures adaptés aux rythmes de vie des résidents.

La place des Grottes n'a pas encore été rénové mais se trouve actuellement au centre de l'attention pour un réaménagement dans le cadre du plan directeur communal *Genève 2020*, de la Ville de Genève. Les habitants ont été sollicité dans le cadre d'une démarche participative toujours en cours.

Dans l'optique du plan directeur *Genève 2020* ayant pour objectif la réappropriation de l'espace public ainsi que la mise en valeur des centralités de quartier, la place Simon Goulart rénovée en 2012 répond à ces attentes. Créée en 1950 suite au réaménagement des rues Cornavin et des Terreaux-du-Temple, la place Simon Goulart devient, dans les années 1960, une aire de stationnement. Dans l'optique de revitaliser le lieu, la ville de Genève organise un concours d'urbanisme en 2003 afin de lui restituer l'usager piétonnier d'origine et d'accentuer les liens entre le quartier de Saint-Gervais et la *ceinture fazyste*.

Le cadre du projet comprenait un réagencement et une planification de la totalité de l'îlot et non de limiter simplement l'étude au square lui-même. Le but étant de nouer

De haut en bas:

Photo du passage du *Mont-Blanc centre*, 2014 ³⁵

Photo de l'espace public du centre postal de Montbrillant, 2014 ³⁶



De haut en bas:

Photo de la place des Grottes, 2014 ³⁷

Photo de la place Simon Goulart, 2014 ³⁸

des relations entre les lieux culturels (le temple de Saint-Gervais, le théâtre et l'école), les commerçants sur la place et l'arrivée du tram TCOB (tram Cornavin-Onex-Bernex) sur la rue de Cornavin. Pour ce faire, l'ensemble de l'îlot se présente sous la forme d'un vaste espace libre, traité d'une surface de béton homogène. Il est consacré à toutes sortes d'activités que ce soit pour la détente, les jeux ou des événements festifs. Un béton anthracite revêt le coeur de la place alors qu'un béton teinté blanc, utilisé également comme banc, recouvre la fontaine circulaire. Contrastant avec le béton, une plateforme en bois, permettant de s'asseoir, ainsi qu'une barrière végétale borde la rue des Terreaux-du-Temple, agissant comme un filtre entre la circulation routière et la place. Le temple, classé au patrimoine genevois, se trouve mis en valeur par la création d'un parvis en pierres de calcaire blanches de grandes dimensions tout autour de son périmètre, ce qui offre un meilleur dégagement des entrées.

Concernant l'éclairage artificiel, le parti pris a été de rénover l'existant suspendu par des câbles afin de le libérer de toute emprise au sol. Le coeur de la place est éclairé par un "lustre" ¹⁷ composé de trois luminaires ainsi que deux autres luminaires suspendus assortissent cette composition. Il y a donc une réflexion portant sur la mise en valeur du temple au travers de la lumière. Ceci se traduit par une lumière "douce et feutrée" ¹⁸ illuminant le clocher et les entrées. Le temple devient, en quelque sorte, la toile de fond de cette requalification de la place.

La particularité de cette proposition réside dans le fait qu'un ensemble d'éléments bâtis historiquement disparates, traité de manière spécifique avec des matériaux différents, se trouve être lié à un concept d'ensemble assurant sa cohérence, notamment avec le revêtement de la surface du sol, en chape de ciment.

Ces interventions requalifient l'espace urbain et privilégie la mobilité douce au sein de ces lieux. Il s'agit aussi de revaloriser la substance historique du site en recourant à un concept de simplicité et unificateur au service de la durabilité. Le mobilier apporté dans ces espaces publics facilite l'appropriation diverse et concoure notamment à conférer une certaine identité genevoise. Ces transformations insufflent une nouvelle lecture des lieux qui, autrefois, étaient un peu oubliés. Durant des décennies, l'espace public a été le dommage collatéral de l'aménagement urbain dans la ville de Genève. De nos jours, la politique genevoise se profile vers une vision à plus long terme favorisant ainsi la reconquête de l'espace public sur la voiture. Le renouveau des places, au sein de la ville, prend de l'ampleur et spécialement dans le périmètre de la gare. Dans cette optique, il est pertinent de se questionner quant à la définition du caractère de l'espace public sur la place Cornavin. La place de la gare souffre-t-elle d'un manque d'ambition ou de vision de la part de la ville? Quelles possibilités pourraient être envisagées en vue d'offrir une place digne d'une gare reflétant son importance symbolique et historique? Quel est le périmètre d'influence de la gare? Comment la gare participe-t-elle à la valorisation du quartier?

17 Cédric van der Poel, *Un nouveau square pour Saint-Gervais*, Tracés: bulletin technique de la Suisse romande n°139, 2013, p. 2

18 Ibiem

La place de la gare

Il faut se rappeler, d'un point de vue symbolique, l'importance de la place de la gare dans son contexte d'origine. La porte de Cornavin, située à la jonction d'axes majeurs tels que la route de Lausanne, de Paris et de Lyon, représentait l'une des trois portes d'entrées à la ville fortifiées (les deux autres sont Rive et la place Neuve). En 1850, lorsque le gouvernement radical de James-Fazy décide d'abattre les fortifications et d'étendre la ville selon les plans rectilignes de l'ingénieur Leopold Blotnizki. Une symbolique très forte devrait émerger de cette place afin de renforcer son rôle à la fois historique de convergence de trois quartiers bien distincts et de pôle multimodal. En effet, la place de Cornavin est la principale plateforme d'échanges de transports publics du canton qui joue un rôle primordial à la fois sur la scène économique mais également dans le tissu social de la ville. Toutefois, du aux exigences et contraintes qu'une infrastructure comme la gare présuppose, une seule place ne suffit pas forcément pour remplir le rôle d'articulation d'espace urbain. Il est regrettable de constater que le pendant de la place Cornavin est la place de Montbrillant qui se dresse comme une antithèse du devant de la gare. Il est crucial de s'interroger sur les raisons qui ont donné forme à cette place d'une grande pauvreté d'aménagement. S'agit-il d'un manque d'ambition ou de vision de la part de la ville? Quelles possibilités pourraient être envisagées en vue d'offrir une place digne d'une gare? Comment la rénovation incite les collectivités publiques à repenser l'espace?



Un rendez-vous manqué en 2000?

Au début des années 2000, un concours fut organisé dans l'objectif d'apporter une réponse à l'aménagement de la place de la gare de Cornavin en vue de la construction du tronçon de tram reliant les Palettes au quartier des Nations-Unies. Dans un premier temps, il était question de redéfinir l'identité de cette place en adéquation avec une véritable interface de transports. La volonté de la ville allait au-delà du simple fait de requalifier ce lieu, les pouvoirs publics désiraient élargir le périmètre d'études au passage Montbrillant, la place Montbrillant et la place des XXII-Cantons (situé à l'ouest de la place de Cornavin).

Suite au concours, des élus de la ville de Genève ont remis en question le coût de la réalisation du projet lauréat. Le budget a fondu de vingt millions à seulement quatre ce qui explique que la place de la gare a été repensée d'une manière purement fonctionnelle en alignant toutes les contraintes que la gare présuppose sans se soucier de la cohérence d'ensemble et de son attractivité en tant qu'espace piétonnier. Il faudra patienter quelques années encore pour espérer que la rénovation de la gare, par les CFF, incite les collectivités publiques à repenser ce lieu tout en souhaitant vivement que la reconquête de l'espace piéton dans la ville, l'idée du forum, remplace la logique de l'affrontement des différents moyens de transports.

Etat actuel, mobilité (TP, TIM, taxis, mobilités douces)

Aujourd'hui, l'impression perçue de prime abord est celle d'une réalisation additionnant les diverses contraintes sans avoir essayé de les superposer pour en analyser les contradictions qui en émergent. Une série de cévures, trottoirs, trémie d'accès au parking, circulation des taxis et TPG découpe l'espace de ce lieu. Il se dégage un fort ressenti que l'arrière de la gare ne peut pas subvenir, en raison d'un manque d'espace public, aux besoins de l'avant de la gare surchargé de contraintes de mobilité.

Le trafic individuel motorisé ne comporte plus que deux voies et circule sur la périphérie de la place, traversant les voies au niveau du passage des Alpes ou de celui de la rue de la Servette. La circulation automobile se trouve donc exclue devant les abords du bâtiment voyageurs. Quatre trémies d'accès sont disposées sur la place. Deux d'entre elles (une pour l'entrée et l'autre pour la sortie) se situent directement sur la route reliant la rue de Chantepoulet à la rue de Lausanne, accessible seulement dans le sens pour se diriger vers la rue de Lausanne. Les deux autres se trouvent sur la place même. Une zone de dépose minutes a été créée dans le prolongement de la rue, parallèle à l'arrêt du tram 15 sur la place, à côté du parking pour les deux roues.

Les taxis accèdent au coeur de la place pour y déposer et attendre leurs clients. Bien entendu, ce processus entrave la circulation piétonne se rendant aux arrêts de trams sur ce lieu et prive les usagers d'un espace de rencontre sécurisé à l'air libre. Il n'est pas toujours aisé d'identifier à qui revient la priorité. En plus, il faut ajouter à ces contraintes le fait que la place Cornavin est utilisée également à des fins de livraisons de marchandises entraînant une surcharge supplémentaire.

Concernant les transports en commun, une large desserte leur est offerte pour répondre à la demande croissante des usagers. La répartition des arrêts s'articule en six pôles autour de la place:

Le premier pôle est desservi par les lignes du bus 1 (direction -> Jardin Botanique, <- Petit Bel-Air), 25 (direction -> Jardin Botanique, <- Thônex-Vallard) et du tram 15 (direction -> Nations, <- Palettes) ainsi que des bus de nuit en direction d'Avusy et de la gare de Gland en face du bâtiment de la gare.

Le deuxième pôle s'organise sous le passage de Montbrillant, fermé au trafic automobile en 1980 suite à la création du passage des Alpes. Il abrite les arrêts du bus 9 (direction -> Petit Bel-Air), du tram 14 (direction -> Meyrin Gravière, <- P+R Bernex) et celui du 18 (direction -> CERN, <- Rondeau de Carouge) et un noctambus en direction de Jussy durant les vendredis et samedis soirs.

Le troisième pôle s'articule autour des lignes de bus 5 (direction -> Thônex-Vallard) et 8 (direction -> Veyrier-douane) et les soirs du week-end une ligne relie la gare au village de Corsier.

Le quatrième pôle, situé entre la cathédrale Notre-Dame et l'entrée au *Métro Shopping*, réunit les lignes de bus 3 (direction -> Gardiol), 5 (direction -> aéroport), 8 (direction -> OMS), 61 (direction -> Annemasse gare, bus de substitution jusqu'à la fin des travaux du CEVA) et les bus de nuit pour la fin de semaine desservent Gex, Divonne et le CERN. Le cinquième pôle, derrière la gare à proximité du passage du Rialto, abrite les terminus des lignes de bus F (direction -> Ferney-Voltaire), V (direction -> CS La Bécassière) et Z (direction -> Collex-Bossy).

Le sixième pôle, un peu excentré de la gare, se localise sous le passage de la rue de la Servette près de la place des XXII-Cantons permet d'accéder aux bus 6 (direction -> Vernier-Village), 9 (direction -> Tours du Lignon), 10 (direction -> aéroport), 19 (direction -> Vernier-Village) et le soir un bus dessert La Plaine en passant par Vernier.

Le réseau des transports publics genevois offre des dessertes dans tout le canton depuis la gare de Genève. En effet, la politique en matière de mobilité envisage de renforcer l'offre des transports public au profit du transport automobile et ce dans l'optique de diminuer la pollution de l'air, du bruit, d'accroître la mobilité et de répondre à la croissance démographique.

Le constat est flagrant, la place de Cornavin ne répond pas à l'attente qu'elle devrait susciter et n'offre pas de flexibilité d'usage. Elle a été traitée de manière à additionner les différentes contraintes sans donner de priorité à une mobilité au détriment d'une autre. Actuellement, elle agit comme un pôle multimodal à grande échelle mais ne procure ni un sentiment de bien-être, ni de sécurité, elle dégage plutôt un sentiment d'insatisfaction tant pour le piéton que pour l'utilisateur des transports publics car, rappelons-le, l'accès aux arrêts des TPG relève parfois du parcours du combattant. De plus, elle ne reflète en rien l'importance historique qui lui appartient. La question sous-jacente est donc: comment transformer ces lieux dont l'usage ne cesse de se modifier en fonction de nos nouvelles habitudes de vie?

LES QUARTIERS AUTOUR DE LA GARE

L'emplacement de la gare

Au milieu du 19^{ème} siècle, l'essor du ferroviaire atteint un niveau très important et *"l'arrivée du rail était perçue comme un facteur de relance économique"* ¹. De par sa position géographique, Genève se situe au carrefour entre le réseau français en provenance de Savoie, de Lyon, de Paris et le réseau helvétique. La question était de savoir si la gare allait prendre place dans ou hors de l'enceinte fortifiée.

Une gare dans ou hors de la ville?

"Au milieu du 19^{ème} le radicalisme triomphant de 1847 balaie, d'un geste qui se veut exemplaire, les obstacles élevés par les conservateurs; mais comme il conçoit l'avenir comme une rupture avec le passé, il substitue aux fortifications une épaisse barrière de quartiers neufs sans se soucier de la continuité des deux villes" ². Suite à la décision stipulant la démolition des fortifications, Genève va connaître deux grands chantiers de transformations majeures. Le premier concerne le démantèlement des remparts et la construction de nouveaux quartiers sur les zones libérées. Le second vise à établir une voie de chemin de fer raccordée à la ligne Paris-Lyon-Méditerranée, puis, dans les années 1868 au raccordement au réseau Suisse.

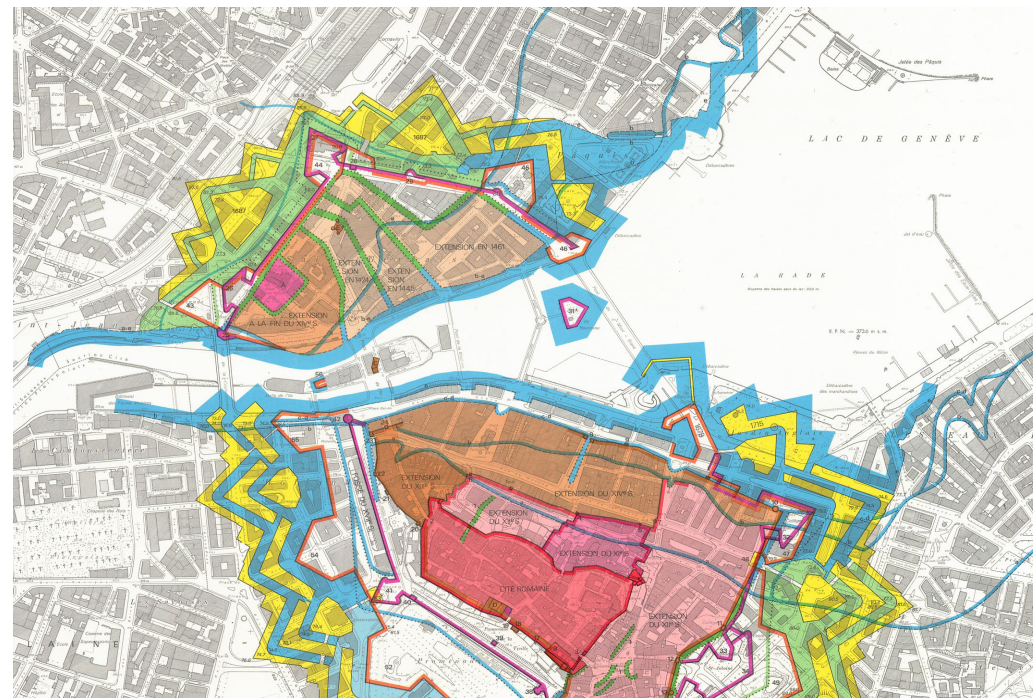
L'installation du réseau ferré était considérée comme une voie alternative au réseau fluvial pour le compléter. Pour se faire, le débat porta tout d'abord sur la manière dont devait être lié le chemin de fer d'une part au réseau international vers la France et d'autre part dans un futur proche au réseau Suisse. De ces discussions découleront des différends quant à l'emplacement de la nouvelle gare.

Deux idées fortes s'opposèrent radicalement. D'un côté les milieux économiques et politiques conservateurs envisagèrent d'agrandir l'enceinte fortifiée dans le but d'accueillir une gare centrale intra-muros. Cette position devait permettre à cette infrastructure ferroviaire de profiter du développement des activités économiques de la ville. Les radicaux proposèrent une vision totalement différente de la ville. Ils prévoyaient une gare en dehors des fortifications. Cependant, la crainte de voir s'édifier un nouveau pôle d'activités à la fois commerciales et industrielles en dehors de celui du centre-ville créa un certain malaise dans la classe politique. Il fallait donc prévenir ce qui pourrait devenir un déséquilibre industriel et commercial.

Diverses propositions émergèrent des débats: parmi lesquelles l'édification d'une gare en cul de sac à la Servette ou le projet de Junod prévoyant de diviser la gare en trois terminus situés sur les deux rives. Ces projets reflètent les différents groupes d'intérêts économiques à Genève. Toutefois, l'emplacement d'une gare terminus à la Servette fut rapidement rejeté car la gare étant trop loin du cœur de la ville, nécessitant la

1 Anastazja Winiger-Labuda, *Genève, Saint-Gervais: du bourg au quartier*, Berne, Ed. Société d'Histoire de l'Art en Suisse SHAS, 2001, p. 69

2 André Corboz, *La formation urbaine de Genève*, Genève: Editions générales, 1963, p. 15



Superposition du plan cadastral de 1980 avec l'emprise des anciennes fortifications ¹

construction d'un nouvel accès routier, ce qui aurait créé un fort déséquilibre pour l'organisation territoriale provoquant une mise en valeur de la rive droite au détriment de la rive gauche. Le projet de Junod proposait d'édifier trois gares qui auraient desservi les deux rives et complétés deux nouveaux ports. Les voyageurs ainsi que le transport de marchandises auraient bénéficiés dès lors à l'accès de toute la ville. De plus, il prenait en compte un futur raccordement vers la Savoie.

Le site de Cornavin

Face à ce dilemme du choix du site, le gouvernement genevois décida de construire la gare sur le site de Cornavin qui offre un compromis entre les divers intérêts économiques. L'avantage de ce site réside tout d'abord dans sa proximité avec la ville et le lac mais il joue également un rôle important comme jonction entre les lignes de France et celles de Suisse. Par ailleurs, il convient de rappeler que l'une des trois portes d'entrées à la ville fortifiée s'élevait à Cornavin et que trois routes principales y convergent soient: la route de Lyon, de Paris et de Suisse.

Le plan d'agrandissement de Blotnitzki intègre la gare de Cornavin qui prend forme, légèrement excentrée du tissu urbain historique. L'implantation de l'infrastructure ferroviaire engendre la construction du pont du Mont-Blanc et celui de la Coulouvrenière afin de relier les deux rives et de desservir la *ceinture fazyste* mise en place. La rue du Mont-Blanc acquiert donc un double rôle, celui d'accès à la ville mais aussi une nouvelle artère "*commercial, touristique et représentatif importante*"³. La perspective depuis cette rue débouche directement sur l'arrivée et le départ des trains qui symbolisent "*le progrès technologique considéré comme le facteur fondamental du progrès social*"⁴. Tout ce qui a rapport aux marchandises et aires de stockages est disposé à l'arrière de la gare, vers les faubourgs, afin d'éviter que le regard du passant se perde.

Concernant une critique qui a toujours lieu d'être dans le débat actuel, la voie de chemin de fer surélevée fait office de barrière entre le nord et le sud. En effet, en raison de la topographie du terrain, et pour des raisons techniques des trains, il était indispensable de construire cette infrastructure au-dessus de la voirie existante. Afin de pallier à ce problème, plusieurs accès ont été conçus dans le but de fluidifier les échanges entre ces deux parties de ville.

Le site de Cornavin offre un avantage à multiples échelles. En effet, le chemin de fer connaissant un essor impressionnant, il fallait envisager une zone adéquate pour un urbanisme en concordance avec les nécessités d'une telle infrastructure. La gare permet de déplacer le cœur de la ville et d'agrandir l'emprise de celle-ci. Par ailleurs, elle s'édifie sur des terrains vierges de toutes constructions ce qui présage une belle opportunité pour un nouvel aménagement urbain ainsi que des investissements immobiliers. Il convient d'ajouter que lors de l'édification de la gare, il était communément pensé

3 Olivier Archambault, Alain Carlier, Gabriele Curonici, Jean-Jacques Oberson, *Conditions du mélange des activités dans un secteur ancien, les Paquis*, Genève: Département des travaux public, 1981, p. 24

4 Ibidem



Genève, vue cavalière de la ville prise au-dessus de la gare Cornavin, Alfred Guesdon, 1860²

que le chemin de fer devait se développer en complémentarité avec les voies d'eau; l'emplacement de cette infrastructure semblait être idéal pour créer une interdépendance entre un port au Pâquis, devant être agrandi, et une gare à Cornavin.

Vers un phénomène d'embourgeoisement autour de la gare?

Il convient de souligner que la position de la gare a été un facteur primordial qui détermina la concentration des installations touristiques genevoises dans le quartier de Saint-Gervais, Mont-Blanc, Pâquis et des Grottes.

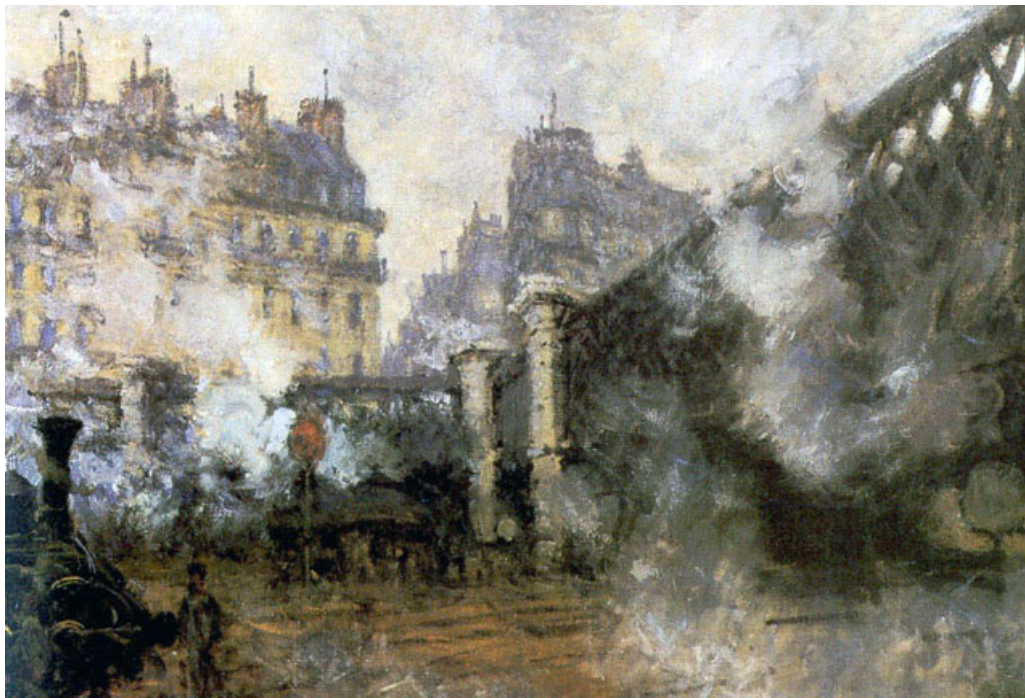
Au 19^{ème} siècle, le chemin de fer représentait un progrès technologique mais ce moyen de transport était polluant et très bruyant. C'est pour cette raison que les alentours de la gare étaient peuplés d'une classe sociale d'immigrés ou de personnes peu aisées. Les avancées technologiques telles que, la substitution des freins à tambour par des freins à disques ou bien encore le remplacement des locomotives à vapeur par des trains électriques, provoquent indéniablement un regain d'intérêt pour la gare et une revalorisation des terrains à proximité. De nos jours, la gare est un pôle urbain majeur dans la ville et ne subit plus les problèmes liés aux désagréments sonores ou de dégradation de l'air. Ainsi, l'image des gares est profondément modifiée grâce à l'évolution technologique qui a entraîné des mutations sociétales importantes.

Dans les parties suivantes, il sera question de démontrer les rapports qu'entretient la gare avec son milieu urbain et les interactions produites avec les quartiers à proximité. Les Pâquis, Saint-Gervais et Les Grottes sont tous les trois liés fortement à l'évolution de la gare mais possèdent un tissu urbain bien spécifique distinct l'un de l'autre. Il va en ressortir une analyse mettant à jour le développement urbain considérable qui s'est formé autour de cette infrastructure et des relations mutuelles entretenues au travers de projets réalisés ou non.

Le plan de Léopold Blotnitzki

Le démantèlement des remparts en 1850 témoigne d'un tournant majeur dans l'histoire de Genève. Il en est résulté enfin une possibilité d'élargir le territoire en prenant en compte le développement des anciens faubourgs. Cette décision survient suite à des arguments techniques en défaveur du maintien des fortifications. En effet, l'entretien de celles-ci semblait disproportionné et leur nécessité, sur le plan militaire, était remise en question. De plus, elles empêchaient tous développements et la ville atteignait un seuil critique en terme de densité. Il convient d'ajouter à ces remarques que l'enceinte rendait difficile l'arrivée du train, qui requiert un espace conséquent pour son exploitation.

La décision de la position définitive de la gare, en 1855, permit à Blotnitzki d'achever le plan d'extension. Cette étude propose une utilisation économe du sol au profit de ronds-points ou grandes places envisagées dans des projets antérieurs. La composition générale illustre une préoccupation liée à la régularité et l'orthogonalité de son tissu urbain. L'ensemble des bâtiments planifié est de forme rectangulaire alors que les articulations sont mises en valeur par des places triangulaires. Cependant, une exception est à relever: le prolongement de la rue de Cornavin en direction de la place



Le Pont de l'Europe, Gare Saint-Lazare, Claude Monet, 1877 ³



Plan d'extension de la ville, Léopold Blotnitzki, 1855 ⁴

de la gare engendre un tracé oblique dans le square de Chantepoulet, en raison de la position de la cathédrale Notre-Dame.

Le tracé de la rue des Terreaux-du-Temple se terminait lors de son intersection avec la rue du Temple, afin d'éviter d'être confronté à une pente trop abrupte pour relier cette artère au pont de la Coulouvrenière. A l'est de la *ceinture fazyste*, une certaine ambiguïté surgit quant à la terminaison de la rue: continue-t-elle jusqu'à la rue des Alpes où bien redescend-elle le long de la rue du Mont-Blanc? Cet alignement sur la rue des Alpes marquait le début du quartier des Pâquis. La place des Alpes, créée suite à un échange de terrains avec l'Hospice général, se situe dans un espace résiduel triangulaire faisant office de liaison entre la ceinture des nouveaux immeubles et le faubourg des Pâquis en plein développement. Par ailleurs une hiérarchisation, entre des axes principaux et des dessertes locales, est mise à l'oeuvre notamment au niveau du quai des Sujets, lequel n'a pas un accès direct au pont de la Coulouvrenière.

Le plan définitif de l'extension de Genève est adopté en juillet 1858. Par la suite, des changements mineurs sont apportés tels que le square Pradier et celui de Chantepoulet qui se trouvent maintenant définis par des immeubles indépendants. Certains ajustements autour de la place Cornavin ont permis d'élargir le site et d'offrir plus d'espace. A l'arrière de la gare, deux bâtiments ont été remplacés par un îlot de forme triangulaire aboutissant sur la rue de Lyon.

L'implantation de la gare accélèra le processus d'interconnexion entre la ceinture mise en place par James Fazy et le quartier des Pâquis. Cette opération s'avèra ardue en raison de la différence d'orientation des tissus urbains de ces deux entités. Par ailleurs, l'instauration de la gare et de ses activités engendra une nécessité de construire une nouvelle liaison entre les deux rives qui fut édifée dans le prolongement de la rue du Mont-Blanc. Cette nouvelle connexion "*renforça la fonction commerciale et circulatoire*" ⁵ de celle-ci.

Concernant la répartition programmatique, elle se divise principalement en deux catégories. Tout d'abord, la première partie a été construite au nord de la ceinture, entre la gare et le lac; elle dispose de surfaces commerciales au rez-de-chaussée et de logements dans les étages supérieurs. Alors que dans le secteur ouest, compris entre les Terreaux-du-Temple et le domaine ferroviaire, aurait dû initialement accueillir des activités liées à l'horlogerie et à la gare. Toutefois, aucune surface à caractère industriel n'y prit place et le secteur immobilier jugea ce site sans grande valeur. La conséquence de ce désintérêt pour le logement entraîna l'implantation d'infrastructures scolaires telles que l'école à la rue Bautre, l'Ecole des arts professionnels

"Cent cinquante ans après sa création, le segment de la ceinture fazyste sur la rive droite, inchangé dans sa structure, laisse une empreinte parfaitement lisible" ⁶ malgré une durée des travaux excédant quarante ans.

5 Anastazja Winiger-Labuda, *Genève, Saint-Gervais: du bourg au quartier*, Berne, Ed. Société d'Histoire de l'Art en Suisse SHAS, 2001, p. 65

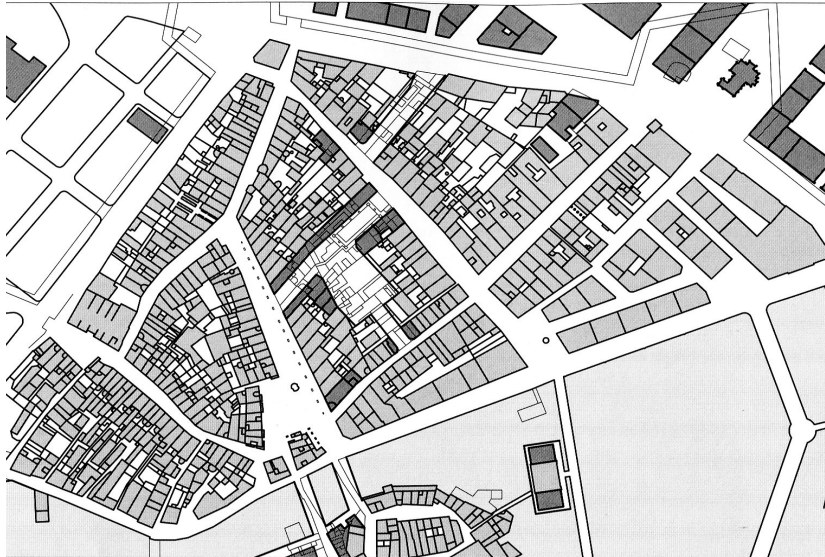
6 Ibidem p. 66

Saint-Gervais

Le développement de cette partie s'appuie sur le livre: *Les monuments d'art et d'histoire du canton de Genève: Saint-Gervais: du bourg au quartier*.

“Depuis l'Antiquité, l'évolution urbaine de Genève a été marquée par la division de son territoire en deux entités opposées et complémentaires, séparées par le Rhône: sur la rive gauche du fleuve, la cité, siège du pouvoir; sur la rive droite, le bourg de Saint-Gervais. Jusqu'au milieu du 19^{ème} siècle, celui-ci constitue une agglomération facilement identifiable, dominée par le clocher de son église et coupée de la campagne par une ceinture de fortifications”⁷.

Le nom de *Saint-Gervais* provient d'une église édifée au 5^{ème} siècle sur le site de l'actuel temple.



Transformations du tissu urbain

Le démantèlement des fortifications, au milieu du 19^{ème} siècle, signifie d'une part l'insertion du quartier dans la ville et d'autre part une complète restructuration de son milieu urbain. Une ceinture d'immeubles édifée à l'emplacement des remparts vient cercler le quartier, faisant office de transition entre le tissu médiéval et les faubourgs. Au sein même de ce secteur, la hiérarchie des rues se trouve bouleversée. En effet, les rues du Temple et du Cendrier se connectent dès lors au réseau périphérique tandis que la rue de Coutance perd son statut d'artère majeure. La gare, édifée au nord est de l'ancienne porte de Cornavin, excentre le centre de gravité de l'activité de ce bourg et provoque la construction de deux grands axes de circulation sur le pourtour permettant de relier la rive gauche en empruntant le pont de la Coulouvrenière ou du Mont-Blanc. Ces modifications ont considérablement reconfiguré l'organisation interne du noyau historique.

La place de Saint-Gervais a, petit-à-petit, perdu sa substance pour devenir un carrefour. Elle vient tout juste de retrouver son statut de place avec le réaménagement dû à la construction du tram *TCOB* (Tram Cornavin Onex Bernex).

Le tissu urbain de Saint-Gervais a connu un changement important pendant près d'un siècle. Plus des trois quarts des bâtiments existants ont été détruits, jugés insalubres, au profit de constructions modernes. “Ces interventions [...] font éclater des îlots entiers et modifient profondément l'aspect architectural de l'ancien bourg”⁸.

Il convient de relever que ces transformations morphologiques sont liées de manière plus ou moins proche avec l'implantation de la gare et de la société des Nations ce qui a provoqué un renouveau du quartier. Une série d'études ont été réalisées en passant par la démolition complète de ce bourg à des interventions plus ponctuelles se rattachant à requalifier la structure de certains îlots.

De haut en bas:

Quartier de Saint-Gervais, états des transformations entre 1846 et 1876⁵

Quartier de Saint-Gervais, états des transformations entre 1942 et 2001⁶

cf. annexes 10 à 13

7 Anastazja Winiger-Labuda, *Genève, Saint-Gervais: du bourg au quartier*, Berne, Ed. Société d'Histoire de l'Art en Suisse SHAS, 2001, p. 3

8 Ibidem p. 4

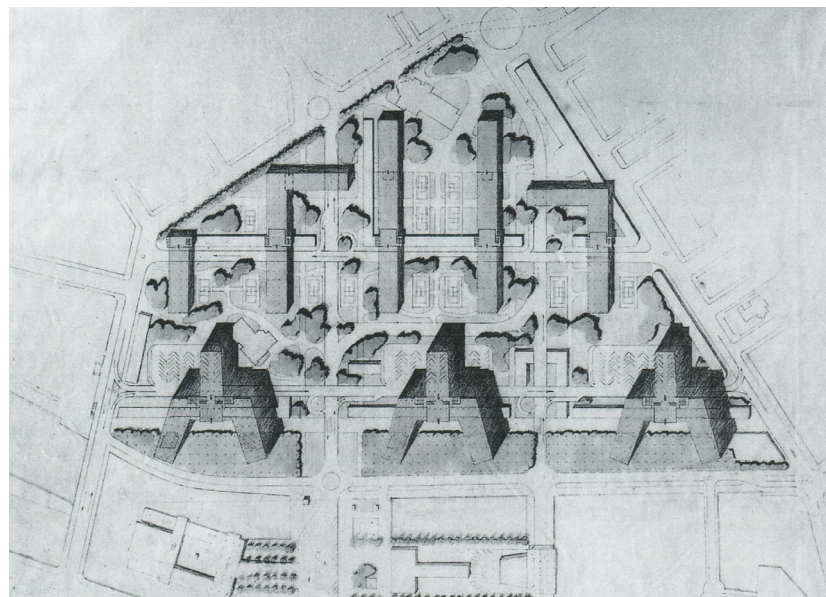
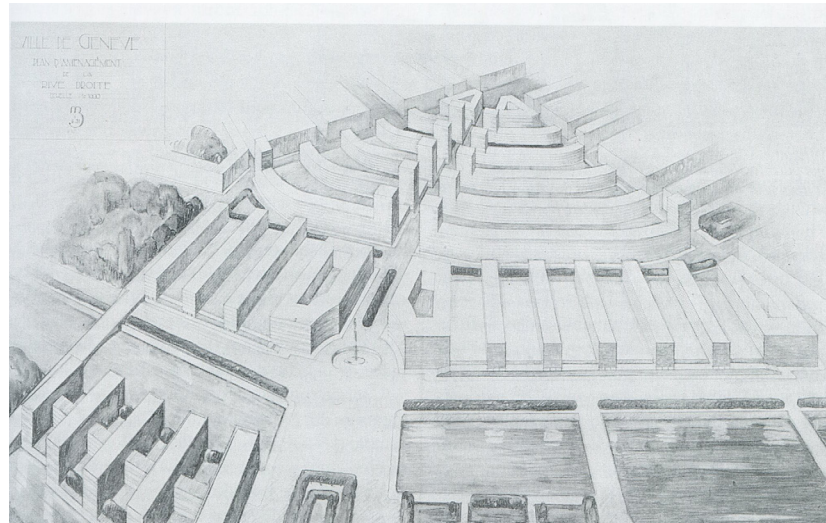
Tabula rasa

Un concours, organisé en 1929, confronte les participants aux questionnements liés à la circulation motorisée, à la reconstruction de la gare (détruite en 1909 par un incendie), à l'implantation de *la société des Nations*, à la requalification des quartiers des Pâquis et de Saint-Gervais. Il s'inscrit dans une logique de redéfinition ainsi que de revalorisation de la rive droite.

Dans cette optique, Maurice Braillard, *conseiller d'État chargé des travaux publics*, propose, en 1931, un projet visant le réaménagement du quartier Saint-Gervais. La caractéristique principale réside dans le fait qu'il fait table rase des bâtiments existants au profit d'un nouveau tracé autour d'un axe majeur, d'une largeur de 50 mètres, reliant la gare à la place Saint-Gervais. Une lignée de barres, avec une tour face à la rue, disposées perpendiculairement à cette artère principale s'élevaient en suivant le tracé des courbes de niveau. Le front continu existant en bordure de quais était substitué par des fronts d'immeubles, parallèles à la voie de communication principale, posés sur un socle d'un étage dégageant ainsi une *"transparence visuelle du tissu [urbain]"*⁹. La distance entre les bâtiments garantissait les conditions de salubrité et d'esthétique des années 1930. Aucune place de parking n'était prévue à la surface, le stationnement était relégué au sous-sol. Il convient d'ajouter que Maurice Braillard ne conserva aucun édifice à caractère religieux dans cette variante.

La proposition de Maurice Braillard connue un franc succès. Toutefois, des contre-projets émanèrent en réaction aux idées urbanistiques prônées par son concepteur, considérées comme trop rigides; parmi lesquelles ressort celle de Le Corbusier. En effet, il démontra une attitude radicalement opposée basée sur l'implantation de *"trois tours en étoile à trois branches, sur pilotis et hautes de 100 mètres"*¹⁰ prenant place dans une grande étendue de verdure. Le parti prit offrait la possibilité d'accueillir jusqu'à 20'000 résidents tout en occupant au maximum 10% du parc. L'artère majeure reliant les places de Bel-air et de Cornavin n'existait plus. Elle était remplacée d'un côté par une rue le long des quais et d'autre par le boulevard James-Fazy. Les fronts de bâtiments ne délimitaient plus les rues. Cependant, les autorités genevoise prétextant *"une hauteur excessive des tours"*¹¹, rejetèrent ce projet.

En 1936, la décision de faire table rase du tissu bâti existant fût prise par le nouveau gouvernement pour des raisons politiques et financières. Dès lors, les études envisagées visèrent un *"plan minimum d'assainissement [...] du réseau des rues existantes"*¹².



De haut en bas:

Plan d'aménagement de Saint-Gervais par Maurice Braillard, 1931⁷

Projet pour la reconstruction de Saint-Gervais par Le Corbusier⁸

9 Anastazja Winiger-Labuda, *Genève, Saint-Gervais: du bourg au quartier*, Berne, Ed. Société d'Histoire de l'Art en Suisse SHAS, 2001, p. 3

10 Ibidem p. 84

11 Ibidem p. 84

12 Ibidem citation n° 9, p. 84



Grands projets de métamorphose dans le quartier

Le plan adopté en 1936 eu des répercussions considérables sur le développement du quartier après la seconde guerre mondiale. En effet, l'enjeu ne consistait plus à concevoir la requalification du quartier dans sa globalité mais se concentrait sur des interventions à l'échelle de l'îlot.

En raison du statut international de la ville, les autorités projetèrent d'accroître l'offre de nouvelles structures d'accueil sur la rive droite. L'implantation de la société des Nations eu pour effet de dynamiser l'urbanisation dans le quartier de Saint-Gervais qui présente une proximité très intéressante avec la gare principale de Genève: Cornavin.

En 1950, l'architecte genevois, Marc-Joseph Saugay entreprit les travaux de la réalisation du luxueux complexe hotelier du Rhône qui remplaçait les constructions de maisons insalubres. L'expression de l'ossature porteuse, disposée sur une trame irrégulière, est caractéristique des bâtiments modernes. L'enveloppe uniforme du bâtiment est reléguée au second plan derrière les piliers porteurs ce qui offre l'avantage de répartir librement le programme derrière. La façade principale du bâtiment se développe le long du Rhône

Durant la même année, Marc-Joseph Saugay s'occupe de la réalisation de l'immeuble du Terreaux-du-Temple et du complexe du *Mont-Blanc centre*. Ce complexe urbain multifonctionnel regroupait des restaurants, agences de voyages, cinéma, magasins et bureaux. L'édifice se retrouve en retrait de la rue et présente des "volumes découpés disposés sur un socle en forme de galette"¹³. Cependant, "le parti architectural, inspiré du Lever House à New-York et en rupture avec son environnement, la dérogation de hauteur, la discontinuité du front de la rue de Chantepoulet [...] et l'exode de la population du quartier constituèrent autant de points qui divisèrent les esprits"¹⁴.

En 1965, par la construction du magasin *La Placette*, Pierre Braillard (fils du conseiller d'État chargé des travaux publics) achève le processus de modifications de la morphologie du tissu urbain du quartier. Pour ce faire, seize immeubles sont démolis, dont la maison où vécu Jean-Jacques Rousseau. L'édifice abrite des surfaces commerciales sur six étages et comporte une structure métallique revêtue d'une enveloppe opaque à redents. A nouveau, cette construction se détache de son contexte architectural de par son style.

Toutes ces transformations majeures d'après guerre marquent durablement les esprits et changent profondément le caractère du quartier. Elles inscrivent une nouvelle architecture en rupture avec le tissu existant.

De haut en bas:

L'hôtel du Rhône, édifié par Marc-Joseph Saugay, 1951⁹

Le complexe *Mont-Blanc centre*, édifié par Marc-Joseph Saugay, 1951¹⁰

13 Isabelle Charollais, Jean-Marc Lamunière, Michel Nemeč, *L'architecture à Genève, 1919-1975*, Lausanne, Edition Payot, 1999, volume 2 p. 451

14 Anastazja Winiger-Labuda, *Genève, Saint-Gervais: du bourg au quartier*, Berne, Ed. Société d'Histoire de l'Art en Suisse SHAS, 2001, p. 87



De haut en bas:

Vue depuis la rue du Cendrier, bâtiment réalisé par le bureau *Jean-Paul Jaccaud Architectes*, 2011 ¹¹

Vue depuis le pont Bel-Air en direction de la rue de Coutance et la place de Saint-Gervais, 1814 ¹²

Situation actuelle

De nos jours, le tissu urbain du quartier ne se transforme guère. Des interventions ponctuelles s'effectuent de temps à autre.

Il convient de relever toutefois, que l'insertion du tronçon du tram *TCOB* en 2011 était l'occasion opportune pour redéfinir le caractère de la place de Saint-Gervais et lui redonner son statut. En effet, la relecture du site permet de lui donner un aspect convivial ainsi que de revaloriser le périmètre à proximité de cette nouvelle place. De cette manière, cet espace offre une agréable extension aux terrasses des restaurants et à toutes activités de sociabilisation.

Dans cette même optique le concours, pour la rénovation de la place Simon Goulart, réorganise l'ensemble de l'îlot et redonne au piéton un lieu, auparavant occupé par le stationnement de voiture.

A noter que la circulation a été bannie de la rue de Coutance à l'exception des transports en commun. Les routes adjacentes sont toutefois souvent saturées et comportent un grand nombre de parkings. Cependant, il n'existe que deux garages souterrains publics se situant le long du quai du Sujet et en dessous du magasin *Manor*.

Quant aux récents projets importants de constructions réalisés, on en dénombre un seul ces dernières années: il s'agit du projet conçu par le bureau *Jean-Paul Jaccaud Architectes* en 2011 à la rue du Cendrier. Il comporte une crèche au rez-de-chaussée et des logements aux étages supérieurs. Selon les architectes, le bâtiment "*tente d'effectuer une médiation entre ces deux conditions par une volumétrie qui reprend à la fois la métrique du parcellaire du 18^{ème} siècle de la rue du Rousseau et la continuité du socle du Mont Blanc centre sur la rue du Cendrier*" ¹⁵. Une certaine attention a été apportée à l'accès aux habitations organisé autour de coursives; il se veut être une référence à la morphologie des cours de ce ancien bourg.

Ce programme mixte, abritant une crèche et des logements, est le pendant de la maison de quartier prenant place en face du Temple de la place Simon Goulart. C'est un lieu de rencontre, mis à la disposition des citoyens, pouvant accueillir diverses activités.

En conclusion, le quartier de Saint-Gervais a connu des transformations importantes depuis la démolitions des fortifications mais cette évolution de la typologie urbaine semble être stable durant ces dernières décennies. Des petites interventions permettent toutefois de remettre en valeur des espaces ayant perdu tout intérêt.

15 Lionel Spicher associé du bureau *Jean-Paul Jaccaud Architectes*, entretien du 6 octobre 2014

Les Pâquis

Cette partie tire profit des théories énoncées dans *Les études sur la conditions du mélange des activités dans un secteur ancien: Les Pâquis*, réalisées par Olivier Archambault, Alain Carlier, Gabriele Curonici et Jean-Jacques Oberson.

Le quartier des Pâquis se situait en dehors des fortifications et n'était qu'un faubourg jusqu'au démantèlement de celles-ci.

Transformations du tissu urbain

L'implantation de la gare de marchandises, en 1858, va de pair avec la construction d'entrepôts sur la rue du Mont-Blanc et le port des Alpes, marquant l'arrivée d'activités lacustres sur la rive droite.

A la même période, un processus de déclassement des zones agricoles en zone constructibles bat son plein. Ce phénomène s'établit dans une première phase autour des chemins nouvellement formés. Au début des années 1860, "dans le développement de ces quartiers populaires, l'initiative privée joue le rôle principal et l'intervention des pouvoirs publics n'aura pour l'essentiel, qu'un rôle de correcteur"¹⁶ se traduisant par un tracé désordonné et irrationnel des rues. Cette croissance engendra, d'une part, une urbanisation incontrôlée soutenue par les initiatives privées, d'autre part, une insuffisance d'édifications à caractère public. Par la suite, l'Etat acheta des terrains pour palier à ce problème et corriger le réseau routier.

L'extension des Pâquis a rapidement été marquée par un processus de développement distinct entre la partie intérieure du quartier, dévolue aux activités artisanales pour la classe ouvrière et la petite bourgeoisie, alors que le front sur le bord du lac est principalement à vocation touristique, abritant des hôtels luxueux pour une classe fortunée. Cette différence se retrouve bien entendu dans la typologie des bâtiments. Au coeur de l'ancien faubourg, le type (quatre immeubles définissant une cour intérieure et bordé par des rues) utilisé se réfère aux constructions établies dans la *ceinture fazyste* par le plan Blotnitzki. Cependant, La transposition de ce modèle est modifiée et réduite étant donné qu'elle est destinée à une classe populaire. Les cours sont donc plus petites et moins ensoleillées dont l'objectif principal est de ventiler et éclairer et non pas pour des activités à l'instar, par exemple, du square du Mont-Blanc. Donc la rue devient le seul espace à caractère public. La densité du bâti est plus importante, les espacements entre les rues oscillent entre 12 à 14 mètres.

Au début des années 1880, la Ville décide d'entreprendre une série de requalification du réseau routier à l'intérieur du faubourg ce qui se manifeste par le prolongement des rues de Berne et de Neuchâtel ainsi que le percement d'axes perpendiculaires. Ainsi elle achète plusieurs terrains dans le but d'y implanter des écoles, églises et lieux publics. Ces opérations donne une clarté à l'aménagement du coeur des Pâquis.

16 Olivier Archambault, Alain Carlier, Gabriele Curonici, Jean-Jacques Oberson, *Conditions du mélange des activités dans un secteur ancien, les Paquis*, Genève: Département des travaux public, 1981, p. 34

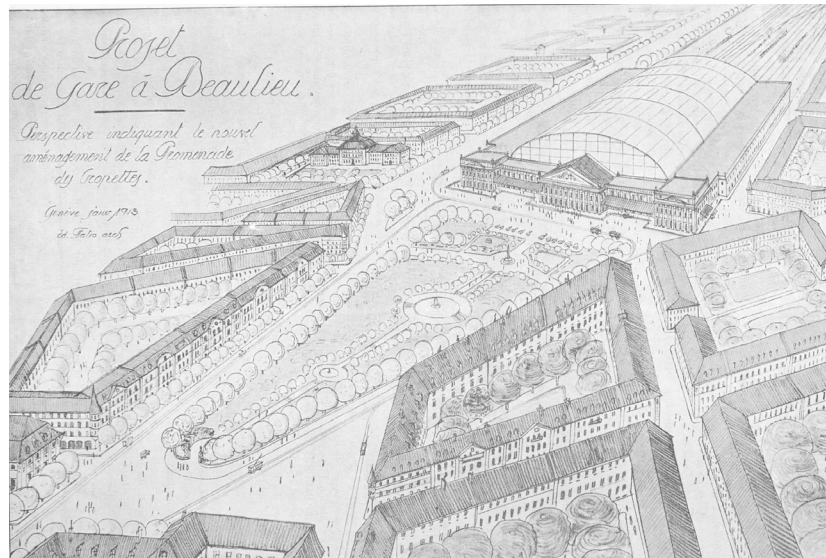


De haut en bas:

Quartier des Pâquis, états des transformations en 1858 ¹³

Quartier des Pâquis, états des transformations en 1980 ¹⁴

cf. annexes 14 à 17



De haut en bas:

Perspective du projet de gare à Beaulieu, 1913 ¹⁵

Concours du réaménagement de la rive droite, Alphonse Guyonnet, 1932 ¹⁶

Concernant le développement autour de la rade, il suit une toute autre logique. Un embellissement des quais est prévu pour devenir “la nouvelle carte de visite internationale de Genève” ¹⁷. Cette partie du quartier jouit, d’une part, de la présence de la gare et d’autre part du sublime panorama sur les Alpes. A noter que ces facteurs vont être source de spéculation immobilière des terrains bordant le lac.

Il convient de mettre en exergue la relation établie entre l’intérieur et le front du lac, qui est pour le moins hasardeuse. Le tracé mis en place du côté de la rade s’aligne parallèlement ou perpendiculairement aux quais; il entre en conflit avec le tissu urbain du coeur de l’ancien faubourg. La formation d’îlots triangulaires ou trapézoïdales résulte de la rupture de ces deux parties. Par ailleurs, les constructions en front de lac obstruent la vue en direction de la rade depuis l’intérieur du quartier.

La structure du quartier se retrouve entièrement définie autour de 1890. A partir de cette date, il s’agira de remplir les îlots dépourvus de constructions. Le processus établi reste en vigueur jusqu’à la seconde guerre mondiale et se traduit par un accroissement important de la population. Parallèlement, la mise en valeur de la rade poursuit son développement.

Il est à relever que Les Pâquis est le quartier le plus dense du canton de Genève au jour d’aujourd’hui.

Les grands projets manqués

“La crise [de l’entre guerres] a des répercussions directes sur le développement urbain”¹⁸. En effet, le quartier des Pâquis aurait pu se doter d’une configuration tout autre si le projet de gare à Beaulieu n’avait pas été abandonné en raison du ralentissement économique. Ce projet, officialisé en 1913 (cf. annexe 19 et 20), prévoyait une gare terminus pour les voyageurs et une gare passante pour les trains de marchandises. L’infrastructure ferroviaire aurait été déplacée 500 mètres plus au nord ce qui aurait pu offrir la possibilité d’un développement plus harmonieux entre les Pâquis et Montbrillant, et de manière plus générale, de l’ensemble de la rive droite.

Il faut rappeler “l’entre deux guerres est aussi la période de la reconstruction de la gare, de l’arrivée à Genève de la Société des Nations, et du concours pour l’aménagement de la rive droite, trois événements importants pour le futur des Pâquis” ¹⁹.

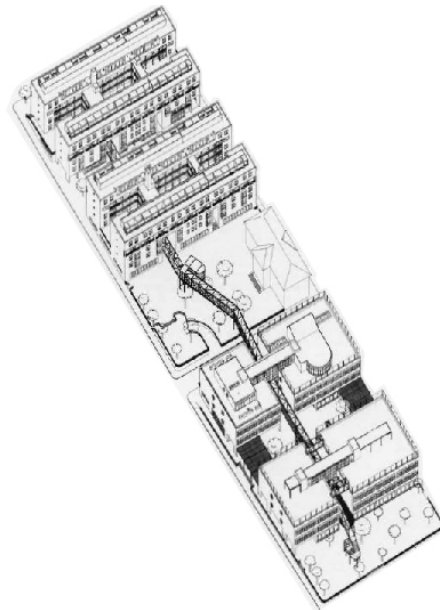
Alphonse Guyonnet, lauréat du concours pour l’aménagement de la rive droite, propose de décharger les quais du trafic routier et d’aménager une route directe entre la gare et la place des Nations en passant par Montbrillant. Le flux routier venant de la route Suisse se retrouve ainsi dirigé vers l’avenue de Lausanne.

Le plan de Braillard, en 1935 (cf. annexe 20), propose une vision de complète reconfiguration de la rive droite. Malheureusement, ces propositions n’eurent pas de suite.

17 Olivier Archambault, Alain Carlier, Gabriele Curonici, Jean-Jacques Oberson, *Conditions du mélange des activités dans un secteur ancien, les Paquis*, Genève: Département des travaux public, 1981, p. 42

18 Ibidem p. 63

19 Ibidem p. 63



De haut en bas:

Vue aérienne des bains des Pâquis, 1980 ¹⁷

Axonométrie du projet Pâquis-centre, 1977 ¹⁸

Equipements publics

Deux grands projets d'équipements publics ont été édifiés au sein du quartier. A partir du milieu du 19^{ème} siècle, une modélisation de la rade prend forme dans un but de revalorisation du lac. C'est dans cette optique que les bains des Pâquis sont inaugurés en 1872, à la jetée du quai du Mont-Blanc. La rénovation de cette infrastructure publique, en 1932, a pour but d'offrir à la population des lieux pour s'adonner à la pratique sportive. Les bains des Pâquis font office de précurseur de cette démarche qui s'inscrit dans une perspective sociale et hygiéniste.

Ce lieu public profite grandement de sa proximité au quartier dense et populaire du centre-ville. Il symbolise la détente et le plaisir à portée de main. Toutefois, en 1988, un référendum prend forme pour s'opposer à la reconstruction des bains. En contrepartie, il propose une restauration complète. Cette exemple démontre que la transformation d'édifice à vocation publique suscite toujours un débat très sensible qui demande une appréciation judicieuse au préalable car ces lieux représentent d'une certaine manière la mémoire collective.

En 1977, le coeur du quartier se dote d'un programme mixte accueillant un établissement scolaire, puis des habitations et des équipements de proximité sociaux-culturels. Cette installation dite *Pâquis-Centre* permet de revitaliser le centre de cet ancien faubourg.

Il s'agit d'une opération intéressante de restructuration urbaine car elle offre une alternative au concept du *tout ou rien* qui avait été établi au 20^{ème} siècle (cf. *chapitre Saint-Gervais*). En effet, cette réalisation se présente comme le processus d'une urbanisation continue qui s'insère dans le tissu urbain, par étapes successives, sans toutefois ébranler la structure mise en place au 19^{ème} siècle. Certaines adaptations ont été nécessaires, par exemple, la suppression de rues permettant ainsi d'élargir les îlots et d'exclure la circulation routière dans ce périmètre.

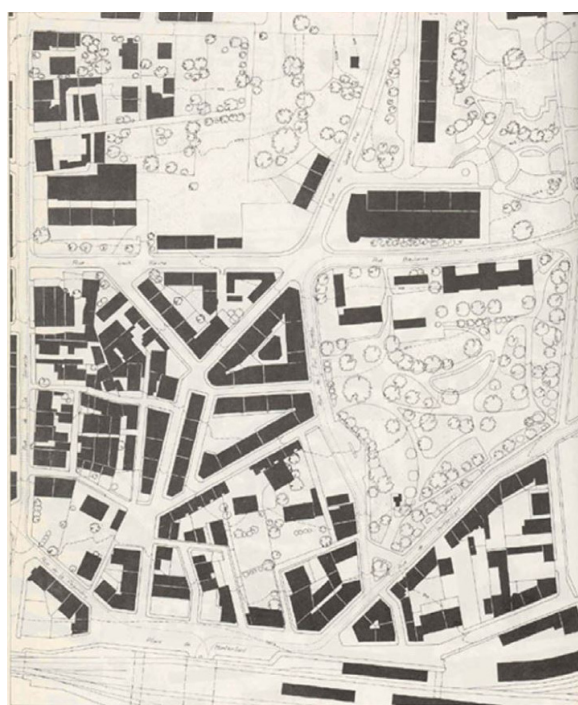
Ce projet se greffe parfaitement dans le maillage dense du quartier et offre à ce lieu un équipement public de qualité.

Situation actuelle

De nos jours, les Pâquis est un ensemble très dense où il semble difficile de projeter de nouvelles constructions d'ampleurs. Les axes de circulations principaux, rue de Lausanne, rue des Alpes, quais du Mont-Blanc et Wilson, se situent en périphérie du quartier. Les rues au coeur de cet ancien faubourg sont limitées à des zones 30 km/h. Malheureusement, il existe toujours une forte ségrégation de classes entre le coeur du quartier et le front bâti du lac, toujours dévolu au tourisme de luxe.

A noter que les rues de Berne et Neuchâtel, se localisant plus proches de la gare sont associées à la prostitution et plus officieusement à la vente de stupéfiants.

Ce quartier fait preuve d'une mixité sociale importante et d'une grande variété d'activités en son sein. Les grandes enseignes commerciales se trouvent sur la rue de Lausanne, comme par exemple le centre commercial des Cygnes, Aldi ou encore Capertland. Le coeur des Pâquis abrite des commerces de proximités à l'exception du magasin Migros se situant sur la place de la Navigation.



Les Grottes

L'analyse présentée dans ce chapitre se réfère au livre écrit par Elena Cogato Lanza et Luca Pattaroni sur le quartier des Grottes: *De la différence urbaine*. Les Grottes tire son nom d'un ruisseau qui traversait cet ancien faubourg: le nant des Crottes. Au milieu du 19^{ème} siècle, son appellation est changé en nant des Grottes.

Transformations du tissu urbain

Le quartier des Grottes est un faubourg se situant à l'extérieur de la ville fortifiée qui s'est amplement construit dans la première partie du 19^{ème} siècle après la démolition des fortifications et l'édification de la gare de Cornavin, en 1858. Suite à ces deux grandes opérations urbanistiques, le secteur a connu une forte croissance des emplois d'une part, sa proximité aux réseaux de transports établis et d'autre part a élargi les voies de communications routières. Toutefois, l'introduction du chemin de fer a eu pour conséquence d'isoler cette portion de ville du centre urbain situé sur la rive gauche au milieu du 19^{ème} siècle.

Le quartier est en pleine expansion comme le reste de la rive droite. Il accueille, durant le 19^{ème} et 20^{ème} siècle, "de nombreux immigrés des cantons suisses et de toute l'Europe, chassés par les guerres civiles et les révolutions"²⁰. Cette population, démunie, s'installe autour de la gare qui, à cette époque, est très polluante et bruyante à cause des trains à vapeur.

Dès les années 1930, une métamorphose de cet ancien faubourg est envisagée au même moment que la reconstruction de la gare (incendie en 1909). Pourtant, aucun projet ne fût entrepris pour des raisons financières et, un arrêté stipula même l'interdiction de toute rénovation dans ce secteur. Ce décret condamne le quartier a une lente dégradation de son patrimoine bâti voulue par les autorités dans le but d'établir des nouveaux projets.

Par la suite, le quartier, en raison de sa proximité immédiate à la gare, est soumis rapidement à une importante pression des milieux politiques qui considèrent le site comme propice à la construction de grands projets d'urbanisme.

Dès les années 1970, les habitants se mobilisent, par l'intermédiaire d'associations, contre ces transformations radicales du secteur. Ils obtiennent gain de cause et l'arrêté de 1930 est levé. Dès lors, la Ville de Genève acquière une grande partie du quartier et envisage une série de rénovations douces de la structure bâtie tout en conservant la morphologie du site.

Projet de reconstruction, 1971

En 1968, l'inauguration de la gare de triages à La Praille marque le transfert de toutes activités liées au trafic de marchandises de Cornavin vers la périphérie: La Praille. Ce qui permet de libérer des terrains autour de la gare de Cornavin qui sont mis à disposition

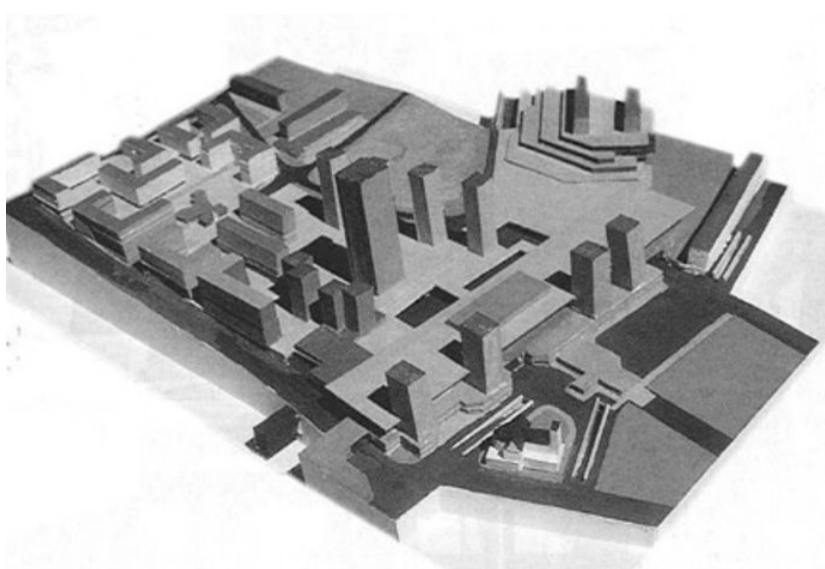
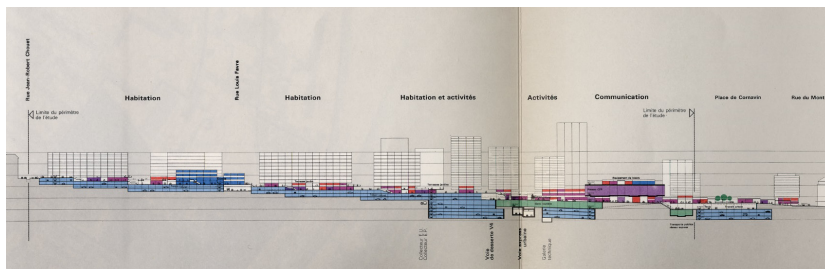
De haut en bas:

Quartier des Grottes, états des transformations en 1858 ¹⁹

Quartier des Grottes, états des transformations en 1985 ²⁰

cf. annexes 21 à 24

²⁰ Philippe Gfeller, *Place des Grottes*, Editions d'en bas, 2012, p. 20



pour un concours d'architecture prévoyant la construction du centre de tri PTT. Ce projet d'envergure, 20'000 m² au sol, relance le débat sur l'aménagement du quartier. "Le futur des Grottes est du coup directement lié à des objectifs de rationalisation du travail par la rationalisation de la ville: d'une part, les PTT et les CFF attendent de la rénovation du quartier la possibilité de loger le personnel à proximité du lieu de travail; d'autre part, le Plan directeur de Genève de 1966, dit plan alvéolaire, envisage l'installation des Grottes d'un centre administratif unique, hébergeant les services de la Ville et du Canton"²¹. C'est donc dans ce contexte que la FAG - Fondation de droit public pour l'Aménagement du quartier des Grottes (institution politique qui agit par l'intermédiaire de l'Etat) - nouvellement créée, en 1968, s'attèle au développement de projets pour ce site.

En 1971, la FAG présente, sur mandat de la Ville, un projet de reconstruction du secteur adossé à la gare de Cornavin. L'ambition est de "faire rentrer ce bout de ville décrépît dans la modernité"²² et donc de faire table rase des bâtiments se situant sur le site. Ce projet s'inscrit dans une politique désireuse de régénérer le centre-ville par l'implantation d'activités tertiaires au détriment du logement social qui se retrouve en périphérie. Marc-Joseph Saugey édictait ce principe dans le plan directeur 2015, publié en 1966, organisant l'agglomération genevoise d'une population supérieure à 800'000 habitants, en une structure en alvéole. Par ailleurs, les nouveaux projets d'infrastructures routières; comme la liaison en souterrain entre la rue Sous-Terre et la rue de Montbrillant, la construction du centre postal ou ferroviaire; comme l'agrandissement de la gare en vue d'accueillir les TGV (construction du quai 4 en 1980) relancent le débat autour de la restructuration du quartier.

Le concept du projet des Grottes porté par les architectes propose d'établir un sol artificiel 15 mètres au-dessus du niveau existant correspondant avec la hauteur des voies de chemin de fer. La dalle s'exprime comme un gigantesque escalier urbain qui suit la topographie du site et libère ainsi un espace conséquent, au-dessous de celle-ci, pour la circulation automobile, les transports en commun et des parkings. La surface de la dalle accueille des programmes mixtes tels que des espaces commerciaux, des établissements scolaires et des parcs. Elle est aussi utilisée pour les accès aux logements et comme base de support pour les immeubles résidentiels.

Une tour de 60 mètres de haut aurait dû voir le jour entourée de logements de taille plus réduite prenant la forme de barres ou de tours ce qui aurait permis de densifier drastiquement le site faisant passer la population de 6'000 résidents à plus de 15'000. Ce projet n'est pas sans rappeler des réalisations comme celle de La Défense, à Paris, érigée à la même époque.

"Voilà donc le cœur du changement de nature recherché pour cette partie de ville: le passage d'une condition de marginalité à un rôle clé dans la construction du centre de l'agglomération"²³. Toutefois, suite à la publication de ce projet, une association

De haut en bas:
Coupe nord-sud au travers de la gare, projet de la FAG pour les Grottes, 1971 ²¹
Maquette du projet de la FAG pour les Grottes, 1971 ²²
Cf. annexes 25 à 29

21 E. Cogato Lanza, L. Pattaroni, M. Piraud, B. Tirone, *Le quartier des Grottes, Genève: De la différence urbaine*, édition MétisPresses, 2013, p. 105
22 <http://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/Dalles-en-beton-et-tour-maousse-aux-Grottes/story/2750810>
23 Ibidem citation n° 21, p. 106



connue sous le nom de l'APAG - *Action Populaire Aux Grottes* - prend forme pour se mobiliser contre "tous les projets de démolition du quartier et exige la rénovation des Grottes dans le sens des intérêts populaires"²⁴. Elle rencontre un large écho auprès des résidents du quartier conduisant ainsi à l'abandon du projet.

Le centre postal est le seul édifice construit qui retranscrit la vision futuriste imaginée par la FAG. En effet, l'immense dalle en béton envisagée aurait du recouvrir également la parcelle où se situe l'actuel Ilot 13 pour se raccorder avec le centre de tri postal à la rue des Gares.

Situation actuelle

De nos jours, le quartier des Grottes est toujours confronté à un avenir incertain quant aux constructions se situant au nord de la gare. En effet, la nécessité d'agrandir l'infrastructure ferroviaire pourrait avoir comme conséquence la destruction d'une grande partie du tissu bâti côté place de Montbrillant. Le problème est, selon les autorités, que cette partie de ville est composée de bâtiments *vétustes* mais derrière ce discours se cache bien entendu un enjeu tout autre: l'édification d'un quartier de haut de gamme répondant à la revalorisation du site de Cornavin. Il s'agit notamment d'offrir des terrains qui, potentiellement pourraient devenir spéculatif étant donné leur emplacement idéal, à la fois proche du centre-ville et de la gare, qui est amenée à devenir un nouveau centre urbain.

Comme il a été démontré précédemment, les résidents du quartier ont de tous temps lutté pour sauvegarder leur patrimoine au détriment parfois d'enjeux régionaux les dépassant. Beaucoup de rénovations douces ont été effectuées mais par contre très peu de réalisations de grands projets. Le bureau *Jean-Paul Jaccaud Architectes*, lauréat du concours pour la construction de logements sociaux à la rue des Grottes, a conçu une tour de dix étages permettant ainsi de libérer un maximum d'espace au sol. Selon ces architectes, "les typologies de logements sont ancrées au contexte local" mais ne sont pas une réinterprétation d'habitat des Grottes car les typologies trouvées dans le quartier ne sont "pas adaptables aux logements sociaux"²⁵. Cependant, ce projet est actuellement bloqué en raison de recours posé par une association d'habitants: *La tour, prend garde*.

Un autre exemple de projet envisagé aux Grottes, supervisé par le bureau *Lacroix-Chessex Architectes*, consiste en la transformation de logements à la rue des Grottes, côté gare Cornavin. Le parti prit se différencie de toutes autres propositions. Il propose de conserver la façade borgne sur la rue de Montbrillant et de surelever de deux étages le bâtiment existant mettant ainsi en valeur la construction demeurante.

Ces deux approches distinctes démontrent une certaine réflexion qui se porte de nos jours sur ce quartier.

De haut en bas:

Photo de maquette, logements sociaux, rue des Grottes, *Jean-Paul Jaccaud Architectes*, 2010²³

Image conceptuelle de la surélévation, rue des Grottes, *Lacroix-Chessex Architectes*²⁴

24 Rémy Pagani, *L'Etat, la xénophobie et les luttes populaires dans le quartier des grottes*, Institut d'études sociales, 1978, p. 19

25 Lionel Spicher associé du bureau *Jean-Paul Jaccaud Architectes*, entretien du 6 octobre 2014

Le secteur de Cornavin

Le site de Cornavin, et d'une manière plus générale de la rive droite, offre une très grande mixité sociale. Au travers de l'analyse des trois quartiers jouxtant la gare, il en ressort les conclusions suivantes: le tissu urbain de cette rive est très hétérogène et son évolution a connu des processus spécifiques dans chacune des parties mais toujours en relation avec le développement de la gare ou des établissements internationaux dans le site des Nations. La gare a donc favorisé le phénomène de densification autour de son périmètre tout en préservant une richesse sociale importante. En effet, Genève concentre une population diverse liée à la fois au monde de la finance, des institutions internationales, de l'horlogerie, de mouvements réactionnaires etc...

Il convient de relever que l'évolution et la technologie du chemin de fer, devenue moins polluante et bruyante qu'au 19^{ème} siècle, n'a pas radicalement changé le paysage social autour de la gare. Par exemple, l'échec du projet de la FAG pour les Grottes, en 1971, et plus récemment la mobilisation contre le projet d'extension en surface de la gare, démontrent bien un refus du processus de gentrification entrepris par les CFF autour de la gare au profit d'une diversité sociale.

Le secteur de Cornavin, au croisement de trois grands axes routiers - la place de la gare qui recoupe les rues du Mont-Blanc-Chantepoulet, rue des Alpes et rue de Lausanne - a été sujet d'un développement majeur avec une prédominance des activités tertiaires. Comme il a été démontré dans ce chapitre, ce secteur représente un enjeu urbanistique majeur car il devient un nouveau centre d'intermodalité en terme de transports en commun et est de plus un des seuls passages piétonniers à traverser ce *grand barrage* introduit par les voies ferrées.

L'implantation de la gare a donc favorisé le développement des quartiers autour de celle-ci. De nos jours, elle devient aussi un pôle commercial qui accentue et renforce son caractère de *hub* en tant que nouvelle centralité de la ville. Dès lors, il est légitime de se questionner sur l'évolution de cette infrastructure, sur la manière dont elle est amenée à dialoguer ou non avec son contexte. Le chapitre suivant explore des exemples d'infrastructures liées au chemin de fer et des relations entretenues avec la ville.



Vue aérienne du secteur de Cornavin, 1947 ²⁵

L'INFRASTRUCTURE



L'infrastructure dans la ville

Les problématiques sociétales et écologiques créées par la mobilité et le mitage du territoire exigent des solutions nouvelles. *“Si elle jouit actuellement d’un regain d’intérêt, la notion d’infrastructure doit être repensée. Alors que les grands ouvrages monofonctionnels des 19^{ème} et 20^{ème} siècles sont peu à peu frappés d’obsolescence, les projets infrastructurels contemporains impliquent d’intervenir dans des contextes urbains ou paysagers sensibles. Or, la nécessité de requalifier les infrastructures existantes ou d’en réaliser de nouvelles apparaît aujourd’hui comme un puissant levier de transformation urbaine. Soumises à des logiques de mutualisation des potentiels, des investissements et des risques, les infrastructures tendent à se combiner avec d’autres catégories de programmes – habitat, travail, loisirs, équipements publics –, et à constituer en elles-mêmes de véritables microcosmes, à la fois spécifiques et contextualisés. Dès lors, comment relever le pari de concevoir de nouveaux types d’objets infrastructurels complexes, capables d’intégrer d’autres composantes programmatiques, mais aussi un environnement climatique, social, urbain et paysager particulier?”*¹

... comme élément de densification

L'infrastructure est aussi un facteur de densification. Le projet de Harvey Wiley Corbett: *City of the Future*, conçu en 1913, se penche sur l'étude de New-York alors en pleine densification et mutations urbaines. La réflexion tourne autour de la transformation de la rue New-Yorkaise qui doit s'effectuer en plusieurs étapes afin d'adapter progressivement ces changements.

La première intervention vise à construire des passerelles piétonnes au-dessus des voies de circulation. Dans la planification des dernières phases, il est étudié de modifier l'affectation des rez-de-chaussée des immeubles pour y aménager des nouvelles voies pour le trafic routier, pouvant ainsi absorber une augmentation deux fois supérieures de flux. Puis, il imagine, d'une manière plus radicale, d'accroître la capacité du trafic en proposant *“de rendre la totalité de la surface du sol naturel de la ville à l'usage de l'automobile”*². L'architecte compare son projet pour la ville de New-York avec la ville de Venise, dans le sens où les rues sont l'équivalent des canaux.

Ces propositions étudient des nouvelles possibilités de réduire la congestion dans le centre-ville. Harvey Wiley Corbett cherche des solutions alternatives à l'élargissement des rues existantes et soumet l'idée de la ségrégation et la superposition du flux du transport routier. Les chemins de fer sont relégués au sous-sol, les automobiles et bus sont établis au niveau de la rue et les piétons se retrouvent sur des passerelles au-dessus du trafic automobile. Ainsi la rue devient la propriété exclusive des voitures sans avoir recours à une augmentation de sa taille, qui aurait pu poser des problèmes quant aux bâtis existants.

¹ Inès Lamunière, *Objets risqués, le pari des infrastructures intégratives*, abstract, 2015

² *Utopie: stratégies pour la métropole nocturne*, <http://metronocstrat.wordpress.com/tag/utopie/>, consulté le 20 décembre 2014

“Ce rêve de démultiplication d’un sol artificiel projeté, générateur d’urbanité, renvoie à un imaginaire moderniste déjà apparent dans les discours et les projets théoriques du début du 20^{ème} siècle”³. Ce concept, créant un tissu continu avec la base des gratte-ciel, est donc générateur d’urbanisme, de densification urbaine mais est également synonyme d’efficacité et de sécurité dans le sens où il n’y a plus de confrontation entre les différents modes de mobilités.

Le niveau de référence est donc modifié et est ainsi déconnecté du sol ce qui exclu toute mixité ou densification à l’intérieur de cette infrastructure.

Toutefois dans les débats contemporains, la tendance actuelle se montre très critique vis-à-vis de ces urbanismes sur dalle qui expriment généralement une coupure urbaine et une ségrégation importante des flux, contraire aux idées contemporaines de mixité.

... comme centralité

Une première approche consiste à regarder l’infrastructure comme une centralité dans les villes. En effet, si l’infrastructure représente un centre, quelle est donc son épaisseur et son influence? Et comment est-ce perceptible et ressenti dans le tissu urbain? Par quel biais s’affirme telle comme lieu de centralité?

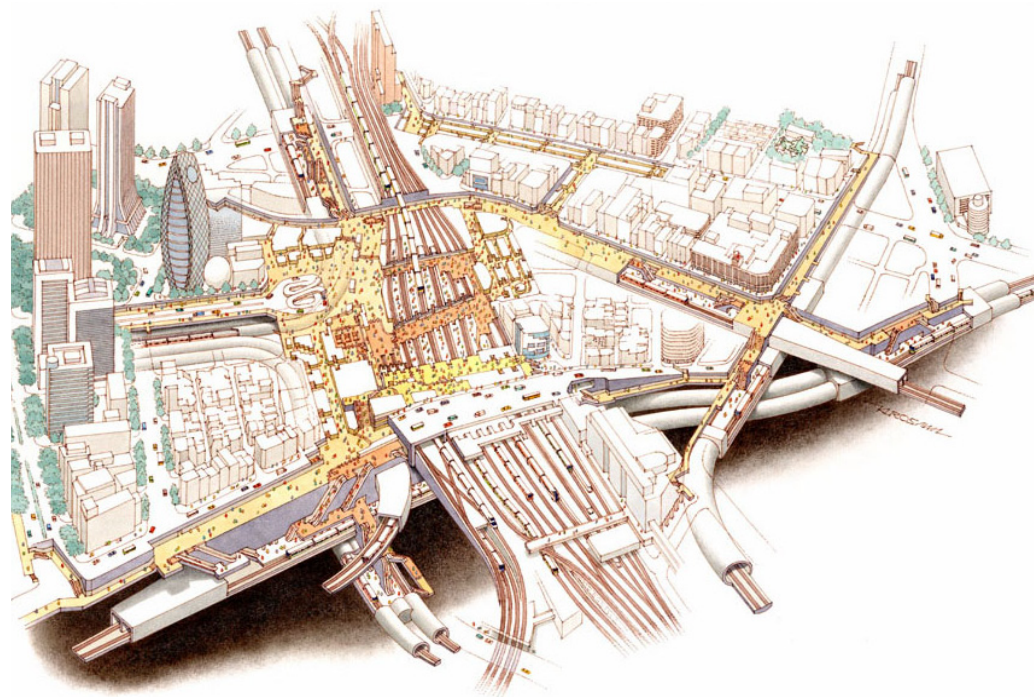
Si de nos jours, les réseaux ferroviaires occupent une position privilégiée dans la ville, cela n’a pas toujours été le cas. Au 19^{ème} siècle, le train était source de nuisance sonore, de pollution; il se trouvait souvent relégué à la périphérie de la ville. De plus, les activités liées au fonctionnement du ferroviaire exigeaient d’avoir à disposition une grande étendue de terrains vierges. Cependant, les avancés technologiques rendent actuellement le train beaucoup plus attrayant de par le fait qu’il n’est plus polluant et les nuisances sonores ont été grandement atténuées. Bien souvent, les gares de marchandises ont été déplacées en dehors du centre-ville permettant ainsi de libérer de nouveaux terrains de grandes tailles et de grandes valeurs: terrains mis à disposition pour développer la gare comme une infrastructure urbaine au coeur de la ville contemporaine. La position stratégique de la gare, pensée en tant qu’infrastructure, offre la possibilité de connecter différents réseaux en son sein et d’être pleinement intégrée dans le tissu urbain actuel.

La gare de Shinjuku, située dans un des vingt-trois quartiers de Tokyo, accueille plus de trois millions d’usagers quotidiens ce qui lui confère le statut de la plus grande gare en terme de fréquentation. Elle connecte le centre de Tokyo et les banlieues de l’ouest. Elle présente un avantage considérable du fait qu’elle regroupe les lignes de métros, de trains régionaux et nationaux.

Ce pôle intermodale se trouve dans un tissu dense, à la fois en terme de population mais également d’un point de vue commercial. En effet, le nom attribué à la gare: *Shinjuku*, se réfère à un grand centre de divertissements, d’affaires et de galeries marchandes dans la zone à proximité de noeud intermodal.

Cette infrastructure, hyperconnectée, comporte plus de deux cents accès du quartier

3 Utopie: stratégies pour la métropole nocturne, <http://metronocstrat.wordpress.com/tag/utopie/>, consulté le 20 décembre 2014



aux réseaux de transports. Il s'agit d'offrir une large accessibilité à l'ensemble de la zone permettant ainsi, d'une part, d'éviter toute surcharge de personnes aux entrées, d'autre part, de faciliter l'interaction avec les commerces à l'intérieur de ce complexe. L'influence de cette gare est très importante: elle brasse un flux considérable d'usagers. Elle s'étend également dans le quartier de Shibuya, qui se situe à côté de celui de Shinjuku.

L'hyperconnectivité de cette station ferroviaire au tissu urbain regroupe des éléments essentiels au bon déroulement d'une ville et crée ainsi une ville dans la ville; en d'autre terme il s'agit d'un microcosme.

... comme élément connecteur

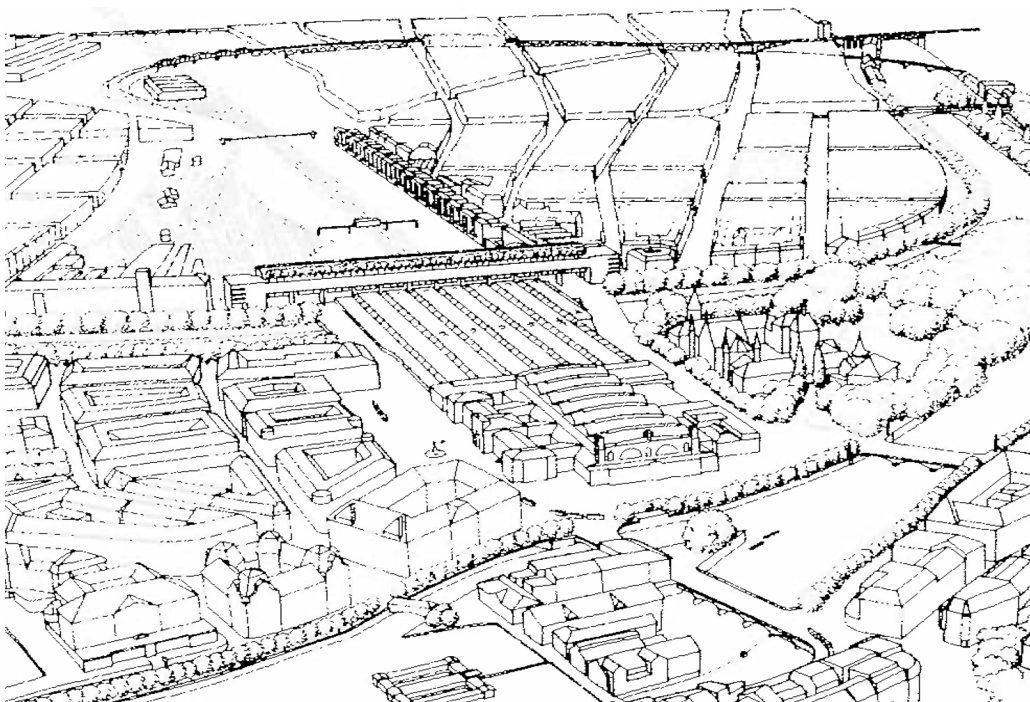
L'infrastructure peut être perçue comme une jonction entre deux morceaux de ville et faire ainsi office de *couture urbaine*.

Dans le cadre du concours pour l'agrandissement de la gare de Zürich, qui eu lieu en 1978, le périmètre d'intervention était cantonné à la zone de la grande hall dans le bâtiment voyageur. Cependant, Luigi Snozzi passa outre cette contrainte et présenta un projet plus ambitieux reliant les deux quartiers se situant de part et d'autres des chemins de fer. Il implanta sa structure à l'extrémité des quais, perpendiculaire aux voies ferrées. Cette solution a le mérite de repositionner l'ensemble de la gare comme une infrastructure connectée de manière plus ample à la ville. En effet, la *Hauptbahnhof* de Zürich est une station terminus impliquant donc que les voyageurs en tête de train arrivent de plein pied au coeur de la station alors que les autres usagers doivent longer le train pour accéder au centre de l'édifice. Il en est de même en cas de transbordement provoquant ainsi des changements de trains pas toujours faciles. Il est à noter que bien souvent, la première classe se situe en tête du convoi ce qui a le privilège de satisfaire la clientèle aisée.

La proposition de Luigi Snozzi vise donc à palier au problème évoqué précédemment, en projetant une infrastructure au-dessus des voies qui permettrait de créer une meilleure interaction des flux au sein même de la gare. De plus, force est de constater que ce projet se veut être un seuil, une interface entre deux parties de la ville, actuellement séparées par les voies de chemin de fer.

La vision de l'architecte s'accompagne d'une pensée allant au-delà de la gare en elle-même. Il propose d'établir une allée végétale qui s'infiltré dans le tissu urbain et se connecte à l'extension prévue.

Il convient de rappeler que ce concept vise à répondre à un contexte donné. Lors de son édification au 19^{ème} siècle, la gare se situait à la périphérie du coeur de la ville à *Niederdorf*, dans l'enceinte fortifiée. Aujourd'hui, le centre de Zürich s'est déplacé; la *Bahnhofstrasse* est l'avenue commerçante la plus importante de l'agglomération et débouche sur la gare. Le quartier s'est fortement urbanisé et se trouve être l'épicentre de cette métropole. Il est évident que Snozzi inscrit son intervention dans une réflexion plus large permettant ainsi de rattacher des quartiers au coeur de la ville.



... comme un forum contemporain

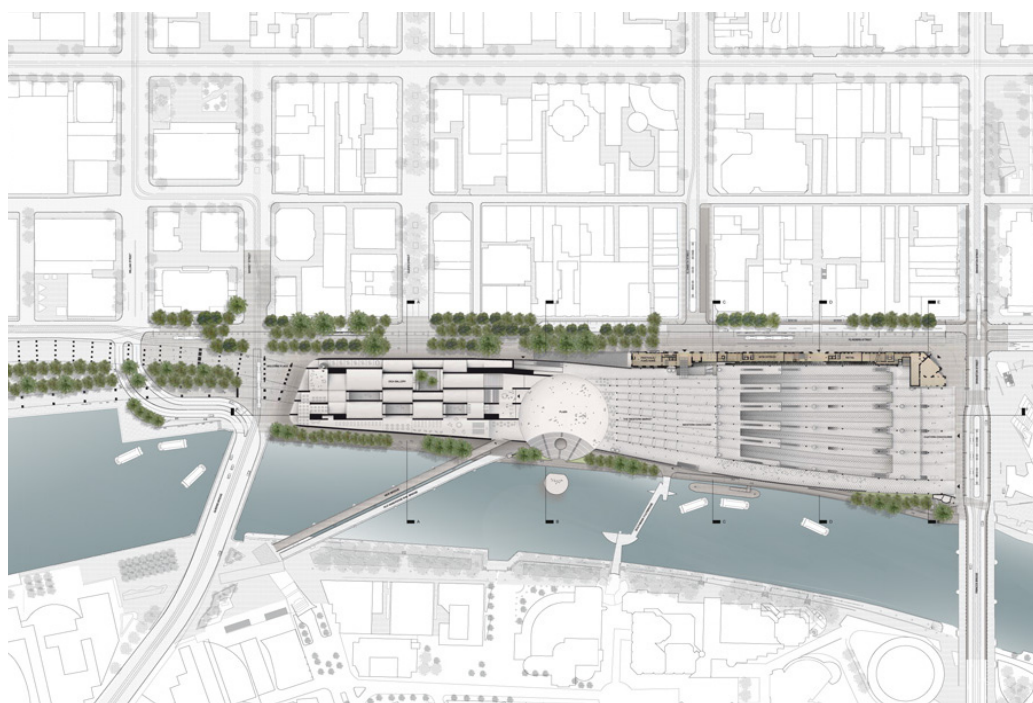
Le forum romain est la “*place du marché, où le peuple s’assemblait, et qui était le centre de la vie religieuse, économique et politique de la cité. [...] À l’origine, le Forum continue d’assurer des fonctions analogues à celles de l’agora grecque ; les citoyens se rencontrent en plein air pour discuter des affaires publiques, sachant que les destinées de la République sont intimement liées à cet espace divin qui donne à l’homme la possibilité d’influencer son propre destin*”⁴.

De manière évidente, cette fonction ne peut être appliquée telle quelle de nos jours. Cette notion doit être réinterprétée et définie selon la société contemporaine. Le forum d’aujourd’hui ne peut plus contenir l’*idée de décision politique* comme au temps des romains. Cependant, il se doit d’être un lieu de rencontre, de cultures, un microcosme de la société destiné à l’ensemble de la population.

La gare pourrait être ce support qui accueille ce nouveau forum contemporain. Il s’agit d’une infrastructure non ségrégative, à vocation civique, se localisant dans le coeur des villes, au carrefour du réseau de transports.

Herzog et de Meuron envisage la rénovation de la gare à Melbourne, en Australie. Pour ce faire, le parti prit est de redonner cette espace au public et de créer un vrai centre urbain où se concentre différentes activités: un théâtre, un musée d’art contemporain, des espaces événementielles, une bibliothèque, des salles de conférences et même un marché (cf. annexe 30). Afin d’accroître l’attractivité de ce nouveau forum, les architectes prévoient la construction d’une passerelle au-dessus de la rivière, Yarra, pour arriver sur l’esplanade et rejoindre le théâtre en plein-air.

Ce projet constitue un bel exemple d’une *rénovation urbaine* visant à revitaliser le site en apportant un programme civique de grande ampleur au coeur même de la ville. Il permet ainsi de mélanger différentes activités et de créer une mixité sociale tout en offrant une infrastructure adéquate en terme de réseau de transports.



Plan de la gare de Flinders Street, Melbourne, Herzog et de Meuron, 2013⁴

Cf. annexe 30: Herzog et de Meuron, le théâtre de la gare de Flinder Street, Melbourne, 2013

4 Encyclopédie Larousse en ligne - le Forum romain, http://www.larousse.fr/encyclopedie/divers/forum_romain/53108, consulté le 20 décembre 2014

L'infrastructure: un pôle d'échanges multimodal

“En Europe de manière générale, on constate de plus en plus souvent que [les lignes à grande vitesse ne sont] plus le sujet d'intérêt principal lorsqu'il s'agit de (re)construire une gare, mais qu'elles cèdent le pas devant les questions d'intermodalité et de durabilité, à la fois pour l'accessibilité métropolitaine connectée à l'avion, la relation avec les villes satellites et la desserte de l'agglomération, sinon du centre urbain lui-même”⁵.

Il sera question de mettre en lumière, au travers de trois exemples européens, les rapports que l'infrastructure ferroviaire induits tant au niveau des connections internationales, que de son contexte proche et de sa structure intérieure.

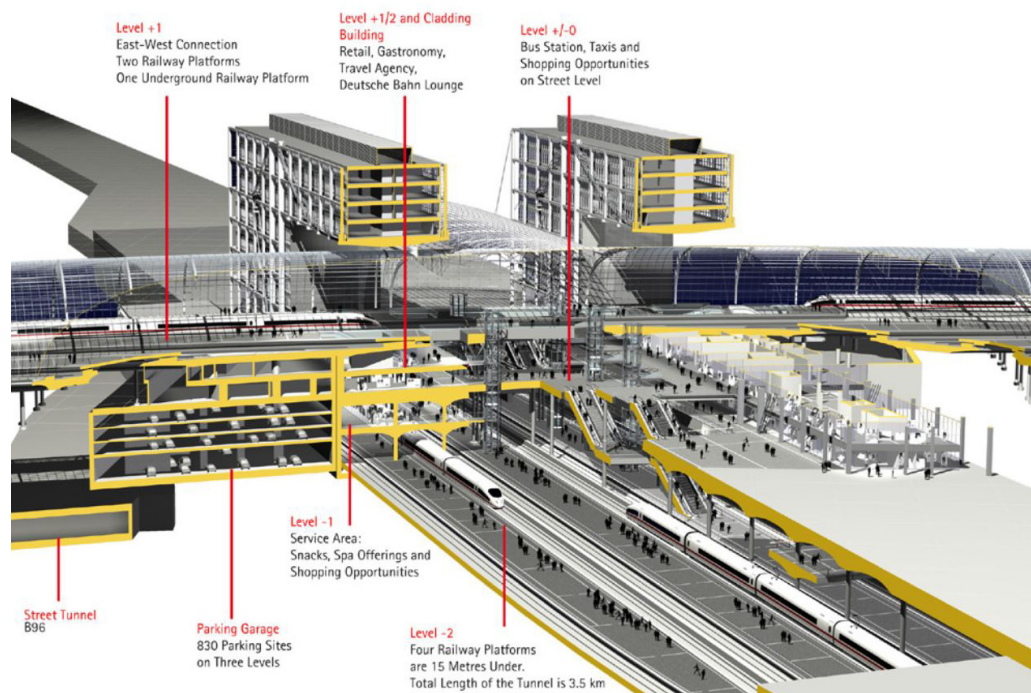
Stratification des flux

La *Hauptbahnhof* de Berlin a été construite, de 1996 à 2006, sur d'anciens terrains appartenant à l'Allemagne de l'Est. Elle se situe dans une position centrale de la ville, à proximité du parc de Tiergarten, du palais du Reichstag et d'autres institutions. Cependant, la condition d'implantation de cette infrastructure est bien différente que celle d'autres gares européennes. En effet, l'édification de la gare s'érige sur des terrains vastes, exempts de toutes constructions.

Les architectes ont adopté une hiérarchisation des flux en fonction des dessertes réparties sur trois niveaux. L'axe *nord-sud* est dédié principalement aux trains nationaux et internationaux et se trouve au sous-sol. L'axe *est-ouest*, situé au premier étage, privilégie les connections régionales et les *S-Bahn* (équivalent d'un métro aérien) reliant l'ensemble de la ville. Le niveau intermédiaire (rez-de-chaussée) est la porte d'entrée pour les piétons et toutes personnes empruntant le bus ou les voitures. Il s'agit du niveau de référence, il abrite les différentes activités commerciales liées à la société de consommation. Les différents plateformes sont connectées entre-elles par des ascenseurs et des escaliers roulants. L'arrivée du train est mise en scène en pénétrant en plein coeur de l'infrastructure (cf. annexe 31). L'espace central, complètement ouvert, offre une connection visuelle entre les différents réseaux mis en place au sein de ce pôle d'échanges intermodal.

De nos jours, plusieurs extensions de gares adoptent une stratégie qui consiste en la superposition des flux. En effet, la gare de Zürich est devenue maintenant traversante grâce au percement d'un nouveau tunnel sous la Limmat. Les trains régionaux et les *S-Bahn* effectuent leur terminus au niveau de la ville. A terme, une fois les travaux terminés, les trains nationaux seront relegués au deuxième sous-sol et passeront sous la Limmat, permettant ainsi un gain du temps de parcours (soit environ 15 min) pour les trains à destination de Saint-Gall ou de Genève, transitant par Zürich. Le premier sous-sol est consacré aux surfaces commerciales.

5 *L'Europe de la grande vitesse ferroviaire, diversités nationales et logiques métropolitaines*, <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-thematiques/mobilites-flux-et-transport/articles-scientifiques/la-grande-vitesse-ferroviaire-en-europe#section-2>, consulté le 19 décembre 2014



Axonométrie coupée de la gare centrale de Berlin, 2006⁵
Cf. annexe 31: Vue du hall central de la gare centrale de Berlin, 2006

L'infrastructure de Paris gare de Lyon (cf. annexes 32 et 33) peut également être abordée sous l'angle de l'intermodalité et comme nœud de connection entre divers moyens de transports à des échelles de grandeurs différentes. En arrivant en TGV, il est très facile de se rendre rapidement au centre-ville en empruntant le réseau de métros, situé au sous-sol, ou tout simplement de sortir sur le parvis et attendre un taxi ou un bus.

Il est important de mettre en évidence le fait que la rencontre de réseaux de transports s'apparente souvent à une superposition de niveaux propre à chaque flux.

*“Machine à circuler”*⁶

Lyon-Perrache est un centre multimodal, construit en 1976 par le bureau René Gagès, à côté de la gare SNCF de Lyon. Le concept du projet était de concevoir un pôle d'échanges situé au coeur de la ville et qui entretienne des rapports forts avec les différents entités à proximité. En effet, il s'agit d'une approche, en rupture avec les pensées modernistes, où l'idée de l'objet est abandonnée au profit de son rapport et sa relation à l'espace. Les réseaux de transports ainsi que la mobilité, de manière plus générale, font parties de ces rapports entre les objets. Les enjeux urbains majeurs se trouvent donc dans ces lieux regroupant les différents moyens de transports.

Le centre de *Lyon-Perrache* est, d'une certaine manière, organisé comme un réseau électrique; dans le sens où le courant passe progressivement de 100'000 volts à des plus petits voltage jusqu'aux habitations. Il en est de même pour la circulation qui doit s'organiser autour de structures qui permettent la rupture de charges.

Ce pôle concentre de multiples activités telles que des bureaux, des lieux de stockages et des logements. Il est donc fédérateur d'un développement urbanistique et entretient des relations à différentes échelles avec le reste de l'agglomération.

D'un point de vue esthétique, il n'y a aucun bâtiment qui est mis en scène par rapport au reste de la ville. La démarche s'oriente vers une pensée structuraliste plus que fonctionnaliste, dans le sens où l'ensemble de l'infrastructure doit se mêler à la ville et créer ainsi une complexité urbaine

Le projet de Kenzo Tange de reconstruction pour la ville de Skopje (cf. annexe 36), après le tremblement de terre en 1963, a été une source d'inspiration pour le projet de *Lyon-Perrache*. En effet, Kenzo Tange imagine une plateforme au centre-ville sous laquelle la gare vient prendre place symbolisant ainsi que le corps de la ville se trouve sur le lieu d'échange des transports en commun. La recherche s'est orientée sur les relations entre les réseaux. Les architectes de *Lyon-Perrache* ont également porté leurs études bien plus sur les systèmes de réseaux que sur les objets en eux-même.

Ce projet a permis de montrer l'influence et l'intégration des grandes infrastructures dans le tissu urbain.

⁶ Stéphane Autran, *Le centre d'échanges de Perrache: L'invention de la multimodalité 1964-1976*, Grand Lyon, 2009, p. 36

“Machine à circuler” fait référence aux termes utilisés par Le Corbusier, *“machine à habiter”*, pour décrire l'unité d'habitation de Marseille dans son livre *Vers une architecture*, en 1923.



Emprise du centre d'échanges de *Lyon-Perrache*, 1976 ⁶

Cf. annexe 34: Coupe transversale du centre d'échanges de *Lyon-Perrache*, 1976

Plus récemment en 1994, le projet *Euralille* a été inauguré. Il s'agit d'un complexe urbain lié à la toute nouvelle gare TGV de Lille. Précédemment, cette ville était dotée d'une gare terminus et les lignes reliant Paris à Bruxelles ou Londres contournaient l'agglomération. La construction du tunnel sous la Manche, envisagée en 1986, aurait pu avoir comme conséquence l'élimination de tout arrêt de train à grande vitesse au profit d'une ligne directe en direction de Londres. Toutefois, suite à la mobilisation de certains élus et à leur conviction de faire renaître cette *capitale du Nord*, atteinte par la crise de l'industrie, ils militèrent pour que le TGV traverse l'agglomération et qui devient ainsi un carrefour européen entre la France, l'Angleterre et la Belgique.

Dans cette optique, l'introduction de cette gare entraîna un processus de densification de la zone, régi par le plan directeur élaboré par Rem Koolhaas. Le concept du projet vise à de tisser des liens et des relations logiques avec les éléments du site. Les différents programmes travaillent comme un ensemble cohérent à l'échelle du quartier. Il regroupe un complexe hôtelier, un centre d'affaires et un grand centre commercial, tous liés à l'infrastructure ferroviaire. La grandeur du projet implique une certaine diversité dans le bâti et se pose comme élément fondateur du *masterplan*. La conception de cet ensemble est pensée à des échelles tant locales que globales; locales dans le sens où le plan directeur prend en compte les composants du contexte, résout les flux routiers et piétonniers tout en créant un nœud intermodal stratégique. Globales dans le sens où l'importance de cette concentration de transports est l'arrêt principal des TGV en provenance de Londres et le dernier arrêt sur sol français avant la frontière.

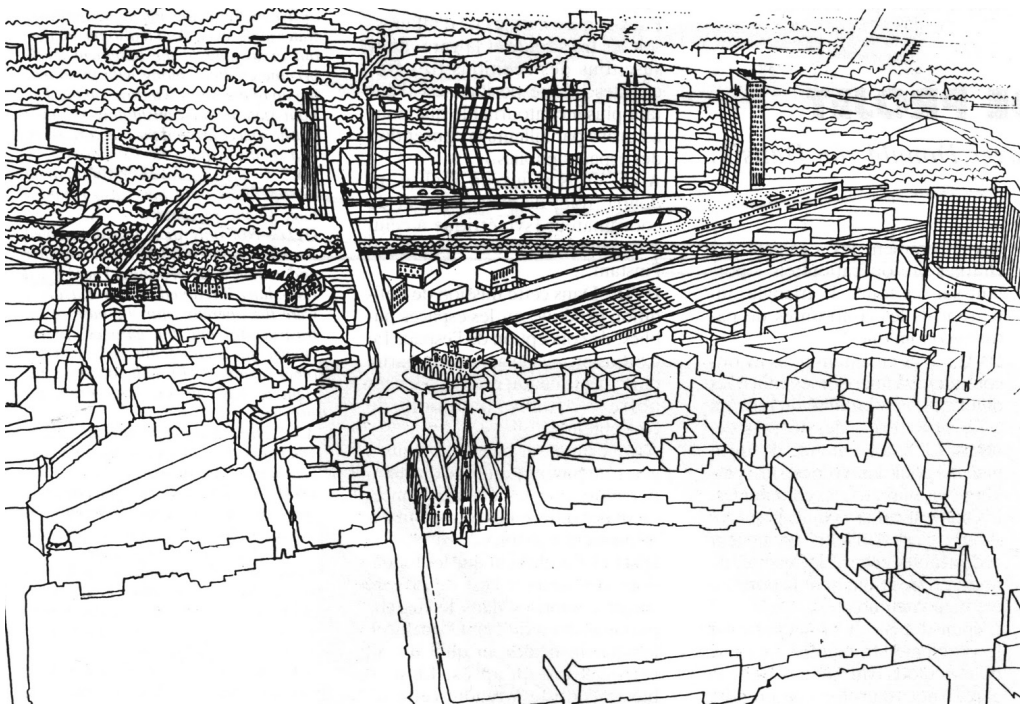
Il est à noter qu'il n'est pas possible d'appréhender un bâtiment de manière indépendante mais au contraire dans la totalité de l'intervention établie par le *masterplan*. La force de ce plan repose dans le fait que les diverses constructions sont régies par de grands principes directeurs permettant d'avoir une cohérence d'ensemble sans toutefois entraver la liberté conceptuelle des architectes. La grande échelle du projet est source d'hétérogénéité et de multiplicités des formes du bâti sans pour autant obscurer le concept unificateur du *masterplan*.

De nos jours, *Euralille* fonctionne comme un nouveau centre au sein de la ville de Lille et même à l'échelle internationale. Il contribue à dynamiser l'agglomération ainsi qu'à connecter des systèmes de circulations à la fois routière et ferroviaire mais aussi piétonnière.

Il constitue donc un exemple contemporain d'une infrastructure pensée à différentes échelles

Quant à l'ancienne gare, à quelques encablures du complexe nouvellement construit, elle accueille actuellement les trains régionaux et les TGV en provenance de Paris.

Le terme *Infrastructure* recoupe une large signification; il se prend la forme d'un pôle d'échange intermodale, associant les réseaux de transports de différentes échelles, à un contexte urbain précis. Parfois, il tend à intégrer des programmes civiques lui conférant ainsi une place plus significative dans le cœur de la ville.



Croquis de la perspective d'*Euralille*, Rem Koolhaas, 1987 ⁷

Cf. annexe 35: Croquis d'analyse des flux autour de la nouvelle infrastructure, Rem Koolhaas, 1987

EXTENSION FERROVIAIRE

Réseau ferroviaire en Suisse

Pourquoi est-il nécessaire de projeter un développement de l'infrastructure ferroviaire au détriment d'une autre mobilité?

La Confédération se doit d'énumérer des priorités tant d'un point de vue financier que durable. Généralement les gares se situent au coeur des villes ou agglomérations ce qui constitue un avantage majeur pour desservir le besoin d'un maximum de personnes. La gare, en tant qu'infrastructure, est "à la fois «les volcans de la vie» (Malévitch), «les plus belles églises du monde» (Cendrars), les «palais de l'industrie moderne où se déploie la religion du siècle, celle des chemins de fer. Ces cathédrales de l'humanité nouvelles sont les points de rencontre des nations, le centre où tout converge, le noyau de gigantesques étoiles aux rayons de fer s'étirant jusqu'au bout de la terre» (Théophile Gautier)"¹.

Rail 2030

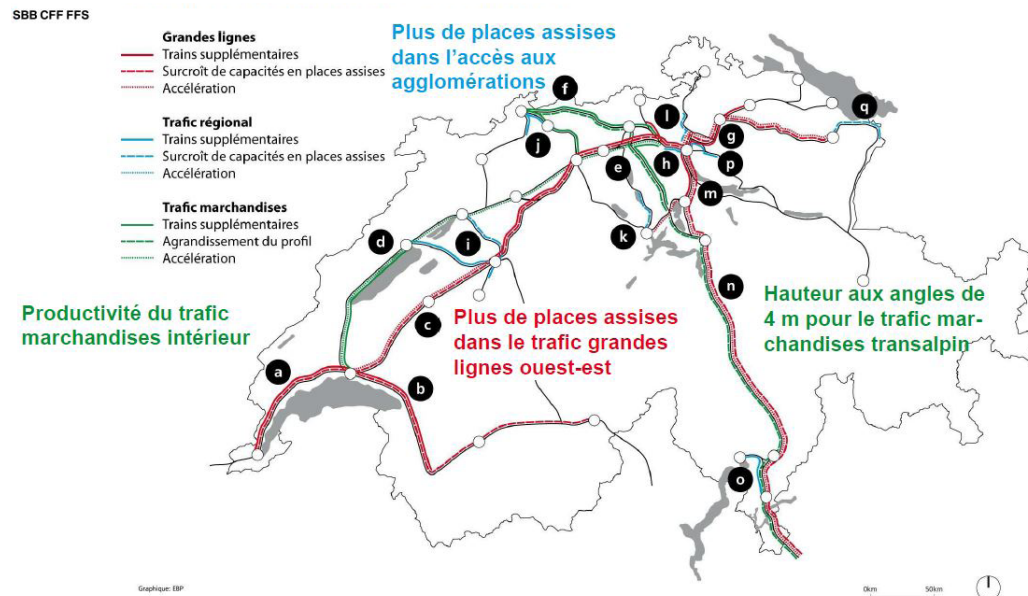
"Il est de l'intérêt économique du pays - et à plus forte raison pour une nation où le tourisme représente l'un des principaux piliers de l'économie - de disposer d'un réseau ferroviaire performant. C'est pourquoi, nous ne pouvons pas nous limiter à entretenir l'infrastructure existante, mais nous devons aussi penser aux besoins des générations futures"², c'est en ces termes que le directeur général exécutif des CFF, Andreas Meyer, envisage le futur du ferroviaire avec le plan Rail 2030. La politique de la Confédération s'oriente clairement en faveur du développement du rail pour des raisons liées à une mobilité écologiste, une accessibilité pour tous et un moyen de transport sûr.

Avant de présenter plus en détail la visions des CFF pour 2030, il est primordial de replacer ce projet dans le contexte actuel. Depuis les années 1950 l'engouement pour le rail a pris une ampleur toujours plus forte au fil du temps. Pour pallier à l'augmentation croissante du trafic routier, et donc son corollaire: la diminution de l'utilisation des transports ferroviaires, la Confédération (en partenariat avec les CFF, Chemin de fer fédéraux) a mis sur pied un projet considérable, Rail 2000, afin de repositionner le rail au centre de l'attractivité du réseau des transports en commun. La réalisation du projet Rail 2000 a débuté en 1987 avec la construction du tronçon à grande vitesse entre Mattstetten et Rothrist. La vision pour Rail 2000 se veut territoriale et pensée pour améliorer principalement les dessertes est-ouest. La modernisation des trains, l'optimisation de l'infrastructure existante, le renforcement de la qualité des services, l'augmentation de la cadence des trains, la réduction du temps de parcours et l'amélioration des correspondances constituent les piliers du développement de ce projet de grande envergure.

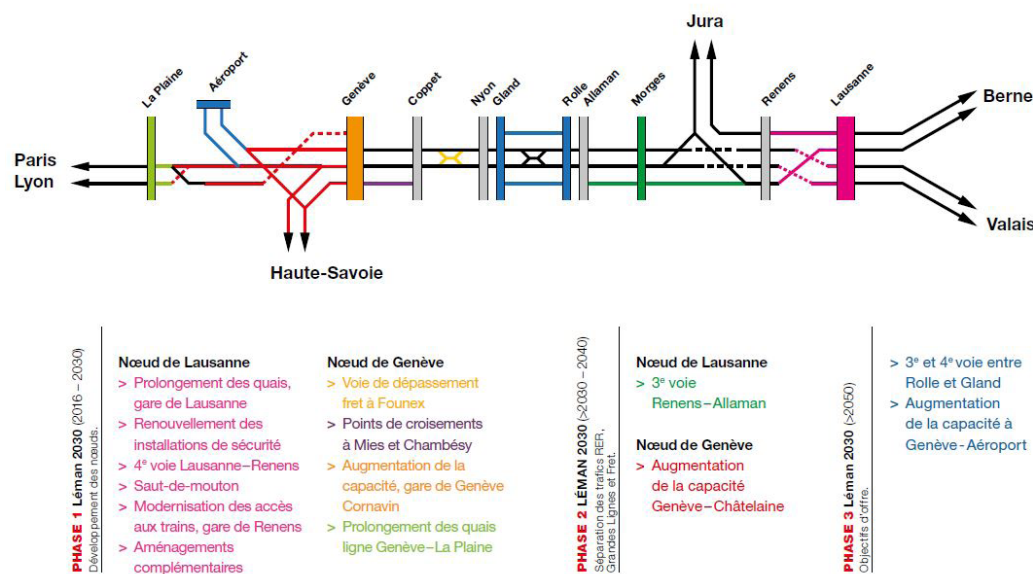
Actuellement, les CFF réalisent des études à l'échelle micro et macroéconomique pour fonder le projet Rail 2030 sur une offre et demande adaptées aux besoins. Selon les

1 *Le temps des gares*, centre national d'art et de culture Georges Pompidou, 1978, p. 8

2 *L'avenir incertain du rail à l'horizon 2030*, <http://www.swissinfo.ch/fre/l-avenir-incertain-du-rail-C3%A0-l-horizon-2030/8682716>, consulté le 01 décembre 2014



Développement ferroviaire prévu en matière d'offre pour 2030¹
Cf. annexe 37: Les goulets dans les gares et dans le réseau



Les phases de construction envisagées par les CFF dans le cadre du projet Léman 2030 ²

estimations des CFF, le flux de voyageurs devrait augmenter de 60% entre 2010 et 2030 et le flux de marchandises de 70% pour la même période. Le projet vise donc à améliorer le transport de marchandises et de voyageurs dans le but de réaliser une politique durable des transports et à assurer le potentiel de croissance ainsi que de développement des différents centres suisses. A une plus large échelle, il assoit l'attractivité et la réputation de la Suisse sur la scène internationale. L'objectif est donc de résorber la forte demande en terme de mobilité.

Le projet se dote de deux variantes de grande ampleurs, distinctes pour des raisons financières,. Les sommes respectives sont de l'ordre de 12 et 21 milliards. Ces deux approches comportent des dimensions différentes mais ambitionnent de couvrir l'ensemble du territoire dans leur étude. La première variante prévoit l'amélioration des connexions *est-ouest* avec une cadence plus soutenue, des trains plus longs (de 400 mètres) donc plus de places assises, une stabilité de l'exploitation en supprimant les goulets d'engorgement actuels au moyen d'une infrastructure moderne. La seconde proposition suggère, en plus des améliorations de la variante précédente, de développer et perfectionner le trafic régional dans les agglomérations et les zones dites rurales. Cette vision à long terme, poursuit les ambitions du projet *Rail 2000* notamment par une offre dense, stable de l'exploitation et permet ainsi d'assoir la cohésion de toutes les régions de la Suisse.

Le peuple suisse a voté favorablement, le 9 février 2014, pour le projet de loi concernant le financement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Projet de loi stipulant de financer de manière solide et durable le réseau ferré qui représente l'un des réseaux les plus dense, moderne et performant au niveau européen.

Léman 2030, "un projet ambitieux et novateur" ³

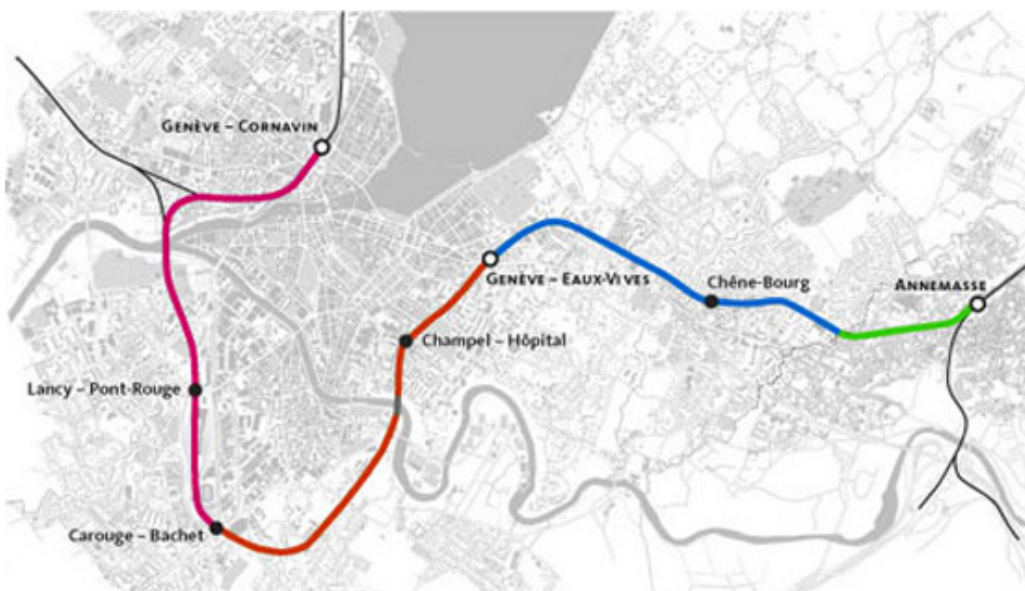
"Ce qui frappe d'emblée, c'est l'ambition et le côté novateur de Léman 2030. Il ne s'agit pas d'un projet isolé, mais d'une mosaïque de projets qui s'emboîtent les uns dans les autres, telles les pièces d'un puzzle" ⁴.

Comme explicité dans le chapitre précédant, le projet *Rail 2030* projette les bases du développement ferroviaire à l'échelle nationale. Cependant, il ne considère pas spécifique l'augmentation du trafic dans certaines régions. En effet, l'arc lémanique connaît un regain d'intérêt considérable ces dernières années: un échange toujours plus important se met en place principalement entre la métropole Lausannoise et Genevoise. C'est donc dans ce contexte qu'a pris forme le projet *Léman 2030* qui explore et détermine les enjeux à l'échelle régionale.

L'utilisation quotidienne du train se généralise à partir des années 2000. A l'heure actuelle, l'arc lémanique accueille 50'000 pendulaires par jour sur le tronçon Genève-Lausanne, contre 25'000 début 2000 et en prévoit 100'000 pour 2030. Pour faire front

³ Léman 2030, *c'est partil*, info Léman 2030, article du 3 novembre 2014, p. 3

⁴ Propos de Doris Leuthard, conseillère fédérale, *Léman 2030, c'est partil*, info Léman 2030, article du 3 novembre 2014, p. 3



Le parcours du CEVA, actuellement en construction, 2010 ³

commun à l'augmentation de voyageurs à l'horizon 2030, les deux cantons (Genève et Vaud) envisagent de doubler la capacité assise des trains reposant ce problème sur trois concepts: une amélioration de la cadence au quart d'heure à la fois de l'*inter-régio* ainsi que de l'*inter-city*, l'introduction de nouveaux trains (double étage et 400 mètres de long) et le renouvellement de l'interface des gares. Le constat étant que les gares de ces deux métropoles sont au bord de la saturation aux heures de pointe; elles ne pourront donc endiguer un flux plus fort dans les années avenir, ce qui implique une transformation radicale des accès, la construction de nouveaux quais et une offre commerciale plus fournie.

La métropole Lémanique, deuxième pôle économique suisse, comporte de grandes institutions que ce soit Lausanne comme capitale du sport, la *Genève Internationale*, le *CERN*, l'*EPFL*, *HES*, les universités de Genève et Lausanne. Le réseau ferroviaire doit se doter d'une structure digne afin de connecter et créer des liens forts entre ces deux villes mais également d'offrir une accessibilité facile à l'aéroport de Genève. Le projet d'infrastructure *Léman 2030* a donc pour objectif d'optimiser l'accessibilité à l'ensemble de la métropole depuis le reste du pays, améliorer l'intégration de celle-ci dans le réseau ferroviaire européen et renforcer l'attractivité de l'aéroport, situé à Genève, comme pôle d'échange international.

De plus, il devient nécessaire d'offrir une alternative crédible et pertinente à l'autoroute perpétuellement saturée aux heures de pointe. Il s'agit donc d'établir ces gares comme des noeuds de correspondances répondant à des besoins tant nationaux que régionaux.

Ce développement repose principalement sur la croissance que la métropole connaît en ce moment tant au niveau des structures de travail (emplois) que démographique. Dans l'optique des prévisions, cette croissance est amenée à se poursuivre, il faut donc qu'un développement cohérent de la mobilité puisse résoudre ce problème.

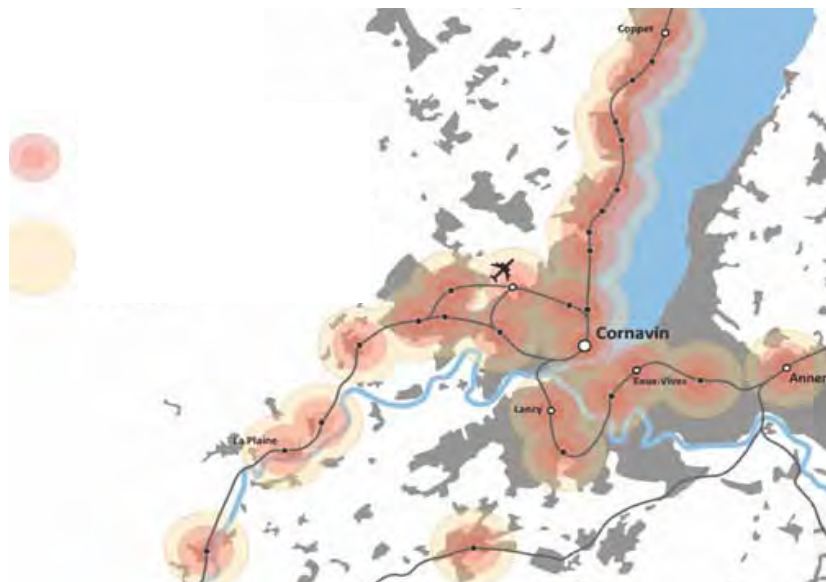
“Quels seront les rôles et les apports du tronçon CEVA et d'un réseau express régional (RER) pour l'agglomération franco-valdo-genevoise?” ⁵

Le projet *Léman 2030* se confronte à des problématiques à l'échelle de la métropole Lémanique alors que la construction du CEVA se penche sur les enjeux du développement de l'agglomération franco-valdo-genevoise.

La ligne du CEVA, projet de longue date “retardé, repensé voire carrément abandonné”⁶ pendant des années, raccordera, d'ici 2018, le réseau existant suisse au français s'articulant autour des noeuds ferroviaires de la gare principale de Genève et celle d'Annemasse. A terme, ce réseau permettra d'une part de supprimer l'effet de frontière dans les déplacements quotidiens tout en créant un maximum de connections traversantes directes sans changer de train. Le potentiel de cette nouvelle liaison se traduit également à une échelle régionale reliant deux réseaux ensemble d'une longueur de 230 kilomètres desservant une quarantaine de gares suisses et françaises, dans un

5 Giuseppe Pini, *Rôles et apports du CEVA et du futur RER pour l'agglomération franco-valdo-genevoise*, PDF, 2009, p. 2

6 Ibidem



périmètre de 60 kilomètres autour de la ville de Genève. Ce projet, emblématique de la vision du *Grand Genève*, “constituera l’épine dorsale du réseau de transports [...] et signera l’avènement de l’agglomération ferroviaire: le passage à une nouvelle échelle d’infrastructure de transport urbain pour Genève: le train” ⁷. Le temps de parcours, nettement optimisé, offrira des dessertes rapides vers les villes d’Evian-les-Bains, Thonon-les-Bains ainsi qu’Annecy pour les voyageurs résidant à Coppet, Nyon, La Plaine et Bellegarde.

Englobant des usages différenciés, il agira comme un métro au centre-ville genevois, un train périurbain en périphérie reliant au cœur de Genève, comme un train régional favorisant les échanges - les liaisons - d’une ville à une autre et comme “un accélérateur de la mobilité internationale vers l’aéroport de Cointrin” ⁸.

Ce projet se révèle impératif dans le développement de l’agglomération étant donné que plus de 500’000 déplacements sont effectués chaque jour par les frontières dont un peu moins de 85% en voiture. L’offre transfrontalière en matière de transports publics, en constante évolution depuis les années 2000, n’est, à l’heure actuelle, pas encore assez développée.

Cependant, avec l’arrivée du CEVA, trois nouvelles échelles spatiales se mettent en place: l’échelle de l’agglomération (explicité plus haut), l’échelle des couloirs et l’échelle des gares. En effet, du point de vue de la mobilité les *couloirs* urbains ou périurbains, offrant une bonne accessibilité automobile, ont un fort potentiel en tant que générateur de densification et sont structurés comme des pôles secondaires. Concernant les gares RER, elles deviendront, dans les années à venir, des lieux d’échanges multimodal articulant des places de stationnements (P+R) pour les voitures et les vélos. Une reconfiguration du périmètre aux alentours des gares est prévue avec l’implantation d’immeubles de logements, des espaces commerciaux, de bureaux: agissant donc comme “une interface stratégique structurant les déplacements” ⁹ et symboliseront des nouvelles centralités urbaines.

Pourquoi une extension des gares est-elle nécessaire, et plus particulièrement à Genève? Projets alternatifs envisagés (l’aéroport ou La Praille)

Le projet du RER franco-valdo-genevois va modifier la configuration des déplacements au sein de l’agglomération. Les prévisions tendent à démontrer que la gare de Cornavin atteindra son point de saturation à l’horizon 2018, lors de l’entrée en fonction du CEVA. Comme il a été explicité auparavant, le projet se veut générateur d’une nouvelle mobilité en train dans la région genevoise; encourageant ainsi les frontaliers - et bien entendu les genevois - à effectuer leur déplacements en train. Par ailleurs, plusieurs concours, organisés dans le périmètre des nouvelles gares, contribuent à densifier ces nouveaux pôles en liaison directe avec le cœur de la ville de Genève. En parallèle, le

De haut en bas:
Construction d’une ligne de chemin de fer passant par les Nations jusqu’à l’aéroport et complétant le parcours du CEVA, *Plan directeur 2030* ⁴
Densification possible autour des axes ferroviaires, *Plan directeur 2030* ⁵

7 CEVA - *Bien plus qu’une ligne*, <http://www.cevaplus.info/plus-de-mobilite/>, consulté le 02 décembre 2014
8 Ibidem
9 Giuseppe Pini, *Rôles et apports du CEVA et du futur RER pour l’agglomération franco-valdo-genevoise*, PDF, 2009, p. 113

développement ferroviaire se poursuit à l'échelle nationale induisant une augmentation de la capacité d'accueil au sein de la ville.

Préalablement, avant d'avoir arrêté le choix sur l'extension de Cornavin comme gare principale du canton de Genève, d'autres propositions ont été étudiées. Bien que la nécessité d'extension du ferroviaire, unanimement reconnue, n'est plus au coeur du débat actuel; là aussi ils sont partagés quant à la décision de l'emplacement de la gare principale.

Alors que de nos jours, l'extension de Cornavin semble acquise, auparavant est apparue l'idée de créer une gare principale à La Praille qui, selon les initiateurs, présentait une configuration idéale pour le développement à long terme étant donné que le tissu urbain entourant ce quartier est amené à être radicalement transformé dans les années à venir (concours PAV - *La Praille Acacias Vernets*). Toutefois, cette option, soutenue par Rémy Pagani - *conseiller administratif de la ville de Genève* - et écartée en 2012, car elle semblait détacher - excentrer - la gare du centre-ville et de son infrastructure. Une deuxième variante proposait de relier le réseau ferroviaire national et régional, en provenance de Lausanne, directement à l'aéroport de Cointrin sans passer par le coeur de la ville; ce qui aurait eu pour conséquence de positionner l'aéroport en tant que pôle multimodal principal à l'échelle internationale et régionale. Mais, à nouveau, il a été jugé préférable de garder cette infrastructure ferroviaire au centre-ville qui possède déjà une structure de transports publics adaptée à la morphologie radiale du canton de Genève.

Le propos, soulevé par la controverse de l'extension actuelle, n'est en aucun cas un jugement sur les décisions en cours mais bien plus une tentative d'éclaircir les raisons de cette remise en cause qui - rappelons-le - avaient déjà émergé dans les années 1920. Une solution plus ambitieuse aurait eu la prétention de transformer radicalement le réseau ferroviaire genevois et par corrélation sa morphologie urbaine.

En 1912, une convention, signée entre la Confédération et le canton de Genève, projette la construction du raccordement entre Cornavin et les Eaux-Vives - actuel CEVA -, la remise en état de la gare Cornavin, brûlée en 1909, et la passation de propriété des bâtiments aux CFF par la compagnie française du Paris-Lyon-Méditerranée. Les années suivantes reflètent une sorte d'âge d'or du ferroviaire avec une fréquentation de 1,3 millions de voyageurs et un essor impressionnant du transport de marchandises. Dans ce contexte il est évident que la gare de Cornavin doit être réédifiée afin d'endiguer cette croissance. Toutefois, un projet en 1913 d'une toute autre nature fait le pendant à Cornavin: celle d'une construction d'une gare terminus à Beaulieu. Situé environ à 500 mètres au nord de Cornavin, ce déplacement offrirait l'avantage, urbanistiquement de pallier à, ce que nomme Camille Martin, l'effet de *grand barrage* induit par les voies de chemin de fer divisant une grande partie de la ville en deux: que ce soit entre le quartier des Grottes et Saint-Gervais ou Saint-Jean et Châtelaine. Le développement urbanistique est donc entravé par cette infrastructure ferroviaire et les axes de circulations y sont parfois coupés. Le projet de Beaulieu verrait l'édification d'une gare terminus munie d'une douzaine de voies et intégrant le futur tracé de la liaison aux Eaux-Vives. Pour ce faire, une grande allée arborisée aurait remplacé les lignes ferroviaire entre Sécheron et Saint-Jean. La gare de marchandises aurait pris place à côté du bâtiment voyageur ou aboutirait la rue du Mont-Blanc, prolongée en ligne droite.

Cette proposition faisait l'unanimité dans la classe politique mais sa réalisation tardive et la situation économique difficile traversée par les CFF paralysèrent le développement du projet qui fut abandonné. La solution apportée paraissait trop ambitieuse et une gare terminus ne semblait plus d'actualité dans les années 1920 du fait que Genève devait garder l'avantage d'être une gare de passage entre la France et la Suisse occidentale.

Aujourd'hui, force est d'admettre que le ferroviaire connaît un regain d'intérêt au niveau national mais également régional. En effet, la réalisation en cours de la liaison du CEVA, repoussée à plusieurs reprises, ainsi que l'extension de la gare de Cornavin se situant dans un espace à caractère fortement densifié, relance des débats datant de plus d'un siècle. *“La polémique actuelle sur la manière d'agrandir la gare de Cornavin afin qu'elle soit en mesure d'absorber le trafic ferroviaire à venir n'est finalement que la conséquence logique d'un choix minimaliste d'il y a près de 100 ans et qui avait laissé peu de place aux ambitions qu'une ville de la taille de Genève devrait légitimement nourrir. Gageons que la solution retenue au début de ce 21^{ème} siècle sera moins modeste et plus visionnaire”* ¹⁰.

10 Gérard Duc, *Cornavin, la gare genevoise mal-aimée*, article du journal Le Temps, 17 mai 2013

“Aimer c’est agir”¹¹

Pour qui la gare est-elle faite: les usages (pendulaires) ou les résidents des quartiers autour de celle-ci? Quel rapport entre un organe et son contexte?

Fin 2012, une convention est signée validant l’extension à la gare de Cornavin. En 2011, des études préliminaires proposaient l’ajout de deux voies supplémentaires en surface provoquant la destruction de logements dans le sud du quartier des Grottes. Suite à ces études, une association connue sous le nom du *Collectif 500* s’est créée dans l’espoir de contrecarrer le projet mis en place. Déterminée à sauvegarder le patrimoine bâti, elle proposa un contre-projet visant une extension souterraine qui n’aurait pas “d’impact majeur sur le tissu urbain existant”¹².

Dans un deuxième temps, il s’agira d’évaluer et comparer la faisabilité d’une variante souterraine ou en surface.

La controverse actuelle reflète des problématiques contemporaines très intéressantes. L’extension se confronte à une question de société plus profonde que le simple fait de rajouter de nouvelles voies. En effet, il est primordial de se questionner autour du bien collectif que représente la gare.

La gare, doit-elle primer, en tant qu’infrastructure nationale, sur les quartiers environnants ou au contraire elle-faute pour répondre également aux besoins des citoyens la côtoyant quotidiennement? Quelle place doit-on redonner à la gare dans son contexte? Pour qui est-elle destinée, les résidents ou les pendulaires? Ne doit-il pas y avoir une meilleure évaluation et cohabitation entre des besoins qui semblent diamétralement opposés? Étendre la gare signifie agrandir aussi l’offre commerciale, ce qui péjore les petites activités du centre-ville au détriment d’un nouveau centre commercial: quelles sont les solutions envisagées pour remédier à ce danger?

“Habiter ce n’est pas seulement résider, c’est aussi développer un rapport privilégié à un contexte, défini par sa topographie, son architecture, ses commerces, ses établissements mais aussi, et surtout, ses habitants”¹³. Voulant conserver les attraits du quartier des Grottes et préserver le patrimoine bâti, les habitants se sont mobilisés contre le projet d’extension en surface, non pas par idéologie refusant tout développement du ferroviaire mais bien plus par soucis de garder une pluralité de modes de vie.

Marsel, membre du *Collectif 500* exprime son mécontentement face à cette proposition des CFF de raser le nord du quartier rime à “une future spéculation immobilière”¹⁴. S’opposant farouchement à cette variante qui ne propose pas de “vision à long terme



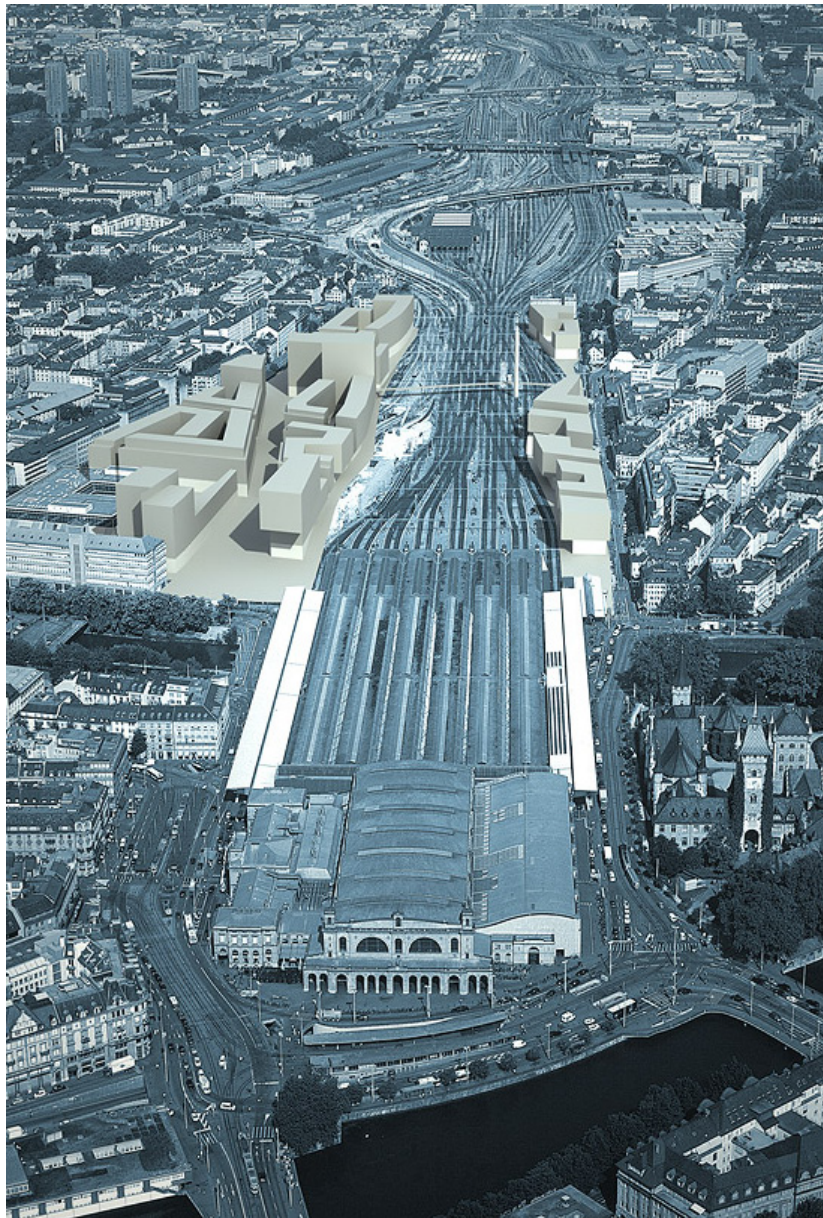
L’emprise des destructions de logements envisagées par les CFF dans le cas d’une extension en surface, 2010⁶

11 “Aimer c’est agir” est le dernier mot écrit à la main par Victor Hugo trois jours avant sa mort en 1885

12 *Extension de la capacité ferroviaire de la gare de Genève : les partenaires tombent d’accord sur l’option souterraine*, <http://www.uvek.admin.ch/dokumentation/00474/00492/index.html?lang=fr&msg-id=49616>, consulté le 15 octobre 2014

13 Luca Pattaroni, Vincent Kaufmann, Adriana Rabinovich, *Habitat en devenir: enjeux territoriaux, politiques et sociaux du logement en Suisse*, presses polytechniques et universitaires romandes, 2009, p. 69

14 Marsel, membre du *Collectif 500*, entretien du 15 octobre 2014



pour résorber le trafic au delà de 2030”¹⁵. En effet, la reconstruction de bâtiment autour de la gare représenterait du pain béni pour le département *CFF immobiliers*, car il est prévu que les logements bon marchés actuels soient remplacés par des bureaux et des appartements luxueux; ce qui déclencherait une spéculation immobilière car les *CFF* sont propriétaires de nombreux terrains dans le périmètre de la gare. Le développement économique de la ville se poursuit sans tenir compte des attentes des locataires victimes de la spéculation en raison de la pénurie de logements ou des loyers excessifs. Plus généralement, ces maux sont la conséquence d’une politique immobilière visant à maximiser le profit au détriment d’une vision plus sociale. A terme, les revenus modestes ou moyens sont amenés à résider hors du centre-ville ou du canton. Cette politique se formalise par des démolitions d’immeubles dits vétustes au profit d’édification de logements de haut standing. Le *Collectif 500* se confronte aux *CFF* dans le but de maintenir des habitations accessibles aux personnes à revenus modestes. Proposée comme alternative à l’agrandissement de la gare en surface, le développement en sous-sol de voies supplémentaires supplanterait tout concept de spéculation immobilière; ce qui garantirait la préservation d’une mixité sociale au centre-ville. Ce *soulèvement* démontre, par l’intermédiaire de l’initiative populaire déposée en juillet 2013, l’intérêt de la population pour déployer une politique de logement plus sociale qu’actuellement.

A titre de comparaison, l’*Europa-Allee* à Zurich, se situant à proximité de la *Hauptbahnhof* le long des voies de chemin de fer, s’étend sur une surface équivalente de 200’000 m². Elle fonctionne comme un énorme centre commercial, des bureaux destinés à la finance pour un peu plus de 5000 employés et des appartements luxueux. Le constat présent semble affirmer que ce nouveau quartier manque de diversité sociale et apparaît vide en dehors des heures d’exploitation de bureau. Une intégration de logements sociaux aurait pu amener une qualité de vie différente. Dès lors, “n’est il pas souhaitable, dans le coeur de la riche ville de réserver de l’espace à la construction en coopérative ou à de jeunes créateurs?”¹⁶.

La compagnie des chemins de fer fédéraux - *CFF* - est un des plus grands propriétaires fonciers Suisse. Plus des trois quarts de la surface est utilisée pour l’exploitation ferroviaire, pour le reste il s’agit de terrains constructibles ou possédant déjà du bâti. Dans les prochaines années, la division *CFF* prévoit l’édification dans le pays de trois à quatre *Europa-Allee* du type de Zurich, entraînant inévitablement une pénurie de logements abordables pour tout un chacun. Pour remédier à cette situation, la population de Zurich a notamment adopté une loi stipulant que la proportion de loyers - d’habitations - à prix modérés devait être augmentée.

Cependant, les *CFF* aspirent à des objectifs radicalement différents. Ils souhaitent, par l’intermédiaire de la planification urbaine, optimiser - améliorer - la qualité des zones se trouvant dans un rayon proche de la gare ce qui implique une certaine gentrification du secteur. C’est pourquoi, la réalisation de logements sociaux, dans ces zones

15 Marsel, entretien du 15 octobre 2014

16 *Comment les CFF spéculent avec leur immobilier*, <http://www.initiativecornavin.ch/index.php/revue-de-presse/120-comment-les-cff-speculent-avec-leur-immobilier>, consulté le 9 septembre 2014

centrales et bien desservies, ne représentent que peu d'intérêt. Ajouté à cela, il faut souligner que le gouvernement fédéral participe d'une certaine manière à accroître ce profit. Le Conseil fédéral attend un rendement égal ou supérieur à celui du marché et ce afin d'assainir la Caisse de pensions des CFF et pouvoir également financer en partie des dépenses des infrastructures sinon le contribuable devra être mis à contribution. Toutefois, il faut relever la contradiction dans laquelle se trouve le Conseil fédéral, cette contradiction réside dans le fait qu'en vertu de la "loi d'aide pour la construction d'utilité publique"¹⁷, il se doit de subventionner ces logements sociaux.

Ce processus engagé par les CFF sur un long terme engendre donc une gentrification du centre-ville. La population moins aisée se voit contrainte d'emménager en périphérie mais ce phénomène ne concerne pas seulement les citoyens en tant qu'individus mais également les commerces de proximité qui, à terme, seront remplacés par des chaînes dont le revenu important leur permet de s'implanter autour de la gare. L'image du centre-ville sera ainsi fortement transformée.

En 2013, la ville de Genève prononce un arrêt de la cour de justice concernant les plans d'utilisation du sol (PUS). "Les plans d'utilisation du sol et leur règlement (RPUS) donnent les lignes directrices relatives à l'affectation du territoire communal. Ils répartissent ce dernier en divers secteurs qui ont chacun des prépondérances différentes (notamment intérêt public, habitation ou logement, travail ou emploi). Le but des PUS est de maintenir et rétablir l'habitat et de favoriser une implantation des activités qui soit harmonieuse et équilibrée. Ils doivent assurer notamment un équilibre entre habitat et artisanat, le commerce, l'administration, tant publique que privée, et les secteurs de détente"¹⁸. Face à l'extension future de la gare et par corrélation le développement de l'offre commerciale au sein de celle-ci, les habitants des quartiers des Grottes (entre autres) s'inquiètent de ce phénomène de peur de voir les petits commerces autour de la gare disparaître. Un plan de zone a été effectué pour définir les activités d'animation comme les cafés, restaurants, théâtres, musées etc qui doivent être maintenues pour diversifier l'offre culturelle. Ces dernières années ont été marquées par la suppression d'un grand nombre de cinémas indépendants tel que le cinéma Hollywood (aujourd'hui remplacé par un magasin d'Apple dans les rues Basses), des Grottes, le *Caméra Movie*, le *Broadway*, le *Central* ou le *Plaza* - situé dans le complexe du *Mont-Blanc centre*, au profit de centres multiplex implantés dans la périphérie (comme *Balexert* se localisant sur la commune de Vernier, les cinéma *Arena* à La Praille à cheval sur les communes de Lancy et Carouge où bien encore le complexe de *Gaumont* se trouvant à Archamps, en France voisine).

17 *Loi pour la construction de logements d'utilité publique (LUP) pour le canton de Genève*, http://www.ge.ch/legislation/rsg/f/s/rsg_14_06.html, consulté le 10 septembre 2014

18 *Compte rendu de la conférence de presse du mardi 16 avril 2013 concernant les plans d'utilisation du sol: arrêt de la cour de justice*, document fourni par Mme Wiedmer Graf, déléguée à la communication du département des constructions et de l'aménagement pour la ville de Genève

Il est donc primordial d'élargir la lutte symbolique que le *Collectif 500* a engagée et de l'inscrire dans un contexte social qui va au-delà de l'extension même de la gare. Il s'agit d'éviter le phénomène, apparu entre la fin de la seconde guerre mondiale (1945) et le choc pétrolier (1973), caractérisé par processus d'implosion et d'explosion du centre-ville. D'implosion du fait que des démolitions de bâtiments d'habitation se voient substituer une nouvelle fonction soit commerciale soit tertiaire. D'explosion quant à la construction de grands ensembles et de cités satellites autour du centre (par exemple: Onex, Meyrin, Avanchet). La mobilisation des citoyens des Grottes retranscrit des préoccupations actuelles tant au niveau de l'aménagement du territoire que des problématiques sociétales. Une mobilisation qui n'a pas connu un succès aussi important pour contrecarrer les démolitions entreprises par les CFF dans le quartier *Sous-gare* de Lausanne pour l'agrandissement de la gare.

Autrement dit, "si Genève parvient à préciser les objectifs sociaux de son expansion, en d'autres termes si elle se montre capable de définir une idée de l'homme qui lui corresponde, elle peut devenir une cité dont les espaces et les relations contrôlées soient dignes de l'urbanisme moderne"¹⁹.

19 André Corboz, *La formation urbaine de Genève*, Genève: Editions générales, 1963, p. 18

Extension souterraine ou en surface?

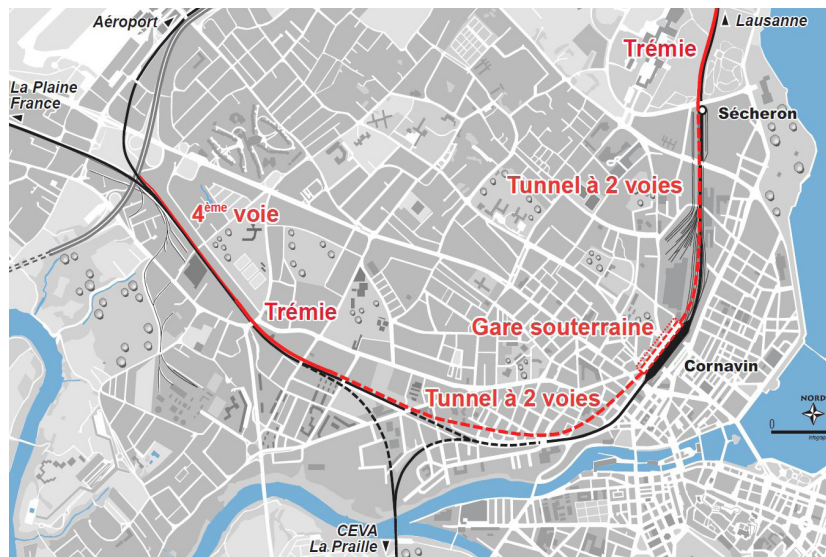
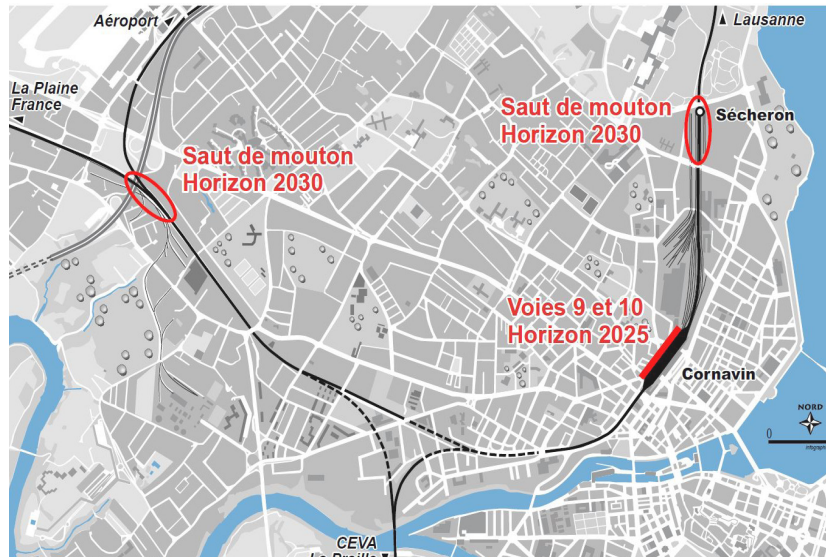
Deux variantes, l'extension en surface au nord de la gare et celle en sous-sol au-dessous de la place de Montbrillant, ont servi de lignes directrices pour les études. Ce chapitre présente les conséquences à la fois urbanistiques et ferroviaires que ces deux propositions présupposent. De plus, ayant eu accès à un mandat d'études du bureau KCAP Architects & Planners, réalisé en 2011, sur un agrandissement de la gare en surface, il sera question d'en démontrer succinctement les répercussions sur le tissu bâti.

“L'agrandissement doit se faire à Cornavin”²⁰, mais de quelles manières?

La gare de Cornavin doit être agrandie à l'horizon 2025 afin de répondre à l'augmentation du nombre d'utilisateurs qui, selon les prévisions, devrait doubler entre 2010 et 2030 accueillant 100'000 passagers quotidiennement en 2030. *“L'extension de la capacité de la gare Cornavin en 2025 est un enjeu fondamental de la politique de mobilité ferroviaire pour l'ensemble de l'axe est-ouest entre Genève et Saint-Gall”²¹.*

Une première étude des CFF prévoit une agrandissement en surface, dans la prolongation du quai n°4 (pour l'ajout de deux voies supplémentaires) impliquant une destruction de 250 logements dans le sud du quartier des Grottes. Le coût de cette opération est estimé à 800 millions de francs environ. Toutefois, cette solution ne tient pas compte du développement ferroviaire au-delà de 2030 ce qui induit indéniablement la construction d'une gare souterraine pour 2050. De plus, la construction de deux sauts-de-mouton, situés vers la gare de Sécheron et un vers Saint-Jean, doit permettre à un train de passer au-dessus d'un autre pour changer de voies pour un coût total de 400 millions. Il faut également ajouter au coût de transformation l'adaptation de la voirie existante au nord de la gare qui nécessite des investissements conséquents. En effet, les rails du tram, récemment construits (direction Meyrin, inauguré en 2010), doivent être abaissés et le passage des Alpes doit également être modifié pour continuer d'accueillir les bus qui y transitent. D'un point de vue architectural l'extension en surface aurait un impact important sur le tissu urbain et accentuerait d'avantage les ambiances sombres et non attractifs se trouvant au-dessous des voies.

“La solution des CFF est faisable et moins chère mais on a trouvé quelque chose de mieux”²² selon les dires de Philippe Gauderon, responsable de CFF Infrastructure. En effet, une expertise ordonnée par la Ville et le Canton de Genève, suite à la mobilisation et contre-projet proposé par le Collectif 500, *“constate qu'une gare souterraine est*



De haut en bas:

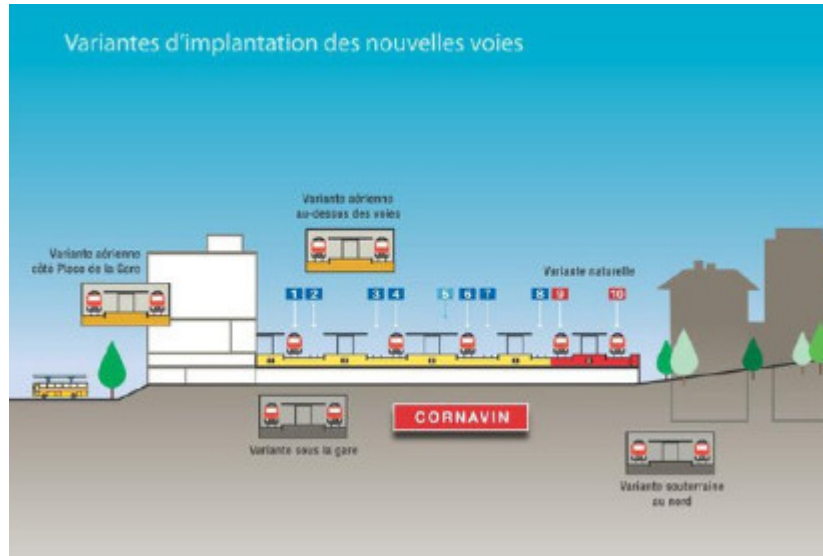
Interventions nécessaires sur le domaine ferroviaire en cas d'extension en surface⁸

Interventions nécessaires sur le domaine ferroviaire en cas d'extension en souterraine⁹

20 *“L'agrandissement doit se faire à Cornavin”* propos de Michèle Künzler, conseillère d'Etat chargée du département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement à la canton de Genève, <http://archives.tdg.ch/kuenzleragrandissement-faire-cornavin-2012-04-27>, consulté le 8 novembre 2014

21 *Rapport du Conseil d'Etat*, PDF, 15 janvier 2014, p. 21

22 *Genève: l'extension de la gare de Cornavin devrait être souterraine*, <http://www.lacote.ch/fr/regions/geneve/geneve-l-extension-de-la-gare-de-cornavin-devrait-etre-souterraine-2139-1199867>, consulté le 8 novembre 2014



réalisable d'ici 2025 sans impact majeur sur le tissu urbain existant [et] la meilleure des variantes analysées est localisée en partie sous le quai utilisé par les trains en provenance de la France, et en partie sous la place de Montbrillant²³. Cette variante préconise d'une part une stabilité de l'exploitation, des nouvelles fonctionnalités supplémentaires que l'extension en surface n'offre pas. De plus, elle permet aussi d'anticiper le nouvel horaire du quart d'heure lémanique prévoyant douze trains par heure en direction de Lausanne. Dans un futur plus lointain (horizon 2050), il sera possible également d'ajouter deux voies additionnelles garantissant ainsi une fiabilité à long terme. Néanmoins, le coût de cette opération s'avère légèrement plus élevé en raison de la construction de trémies (nécessitant une pente douce) d'accès se localisant relativement loin de la gare (vers la gare de Sécheron et une autre vers Saint-Jean). A cela s'ajoute le réaménagement de la place de Montbrillant et des relations avec le quartier des Grottes qui doivent être sensiblement repensées aux frais de la ville.

Au final l'extension souterraine, plus onéreuse, se révèle toutefois plus durable et répond ainsi aux attentes des citoyens genevois en matière d'urbanisme et de conservation du patrimoine bâti du quartier des Grottes. Cependant, la question du financement n'est toujours pas réglée laissant encore libre recours à l'une ou l'autre des deux propositions.

Une vingtaine d'études de plus petites ampleurs ont été menées afin d'évaluer l'impact de l'agrandissement de la gare à divers endroits: sous la place de Cornavin, au-dessus ou au-dessous de la gare actuelle. Cependant, toutes ces variantes ont été rejetées soit en raison de leur coût soit pour des motifs urbanistiques évidents créant des espaces non viables comme ce serait le cas si l'extension était réalisée au-dessus de la place de Cornavin.

Etude urbanistique approfondie sur l'impact d'une extension en surface

Ce chapitre aborde brièvement les études réalisées par le bureau *KCAP Architects & Planners*, proposant trois variantes différentes: avec trois degrés d'importance d'intervention. Avant de procéder à la description de ces propositions, il est important de rappeler les postulats qui ont régi ces recherches. Tout d'abord, l'orientation principale de la gare est maintenue en direction de la place de Cornavin, ce pour des raisons à la fois géographiques mais aussi culturelles. Concernant les arrêts de transports en commun l'étude révèle qu'ils se trouvent dispersés tout autour de la gare et ne se regroupent pas au sein d'un même noeud intermodal. Pour accéder à ces arrêts, diffusés dans un rayon de 250 mètres de la gare, le parcours n'est pas forcément évident et très rarement couvert. Le but étant d'améliorer les dessertes du passage de Montbrillant ainsi que sur la place de Cornavin et organiser ces deux arrêts comme des véritables pôles d'échanges pour les TPG. Quant aux transports individuels motorisés, il s'agit de limiter le trafic routier pour donner l'opportunité de créer des espaces publics de qualité dédiés à la mobilité douce.

De haut en bas:

Etudes de cas de l'implantation des nouvelles voies, 2011 ¹⁰

Variante de plan d'intervention minimale sur le bâti, extension en surface, 2011 ¹¹

Cf. annexes 38 et 39

23 Extension de la capacité ferroviaire de la gare de Genève: les partenaires tombent d'accord sur l'option souterraine, <https://www.news.admin.ch/message/index.html?lang=fr&msg-id=49616>, consulté le 8 novembre 2014



De haut en bas:

Variante de plan d'intervention: une allée verte sur la rue de Montbrillant, extension en surface ¹²

Variante de plan d'intervention: solution hybride des précédentes variantes, extension en surface ¹³

Cf. annexes 40 à 43

L'interrogation majeure repose sur la transition entre le quartier des Grottes, au caractère villageois et intimiste, et un secteur très dynamique de la gare. Quel caractère doit prendre cette zone pour articuler, de manière cohérente et attractive, ces deux parties de villes aux caractéristiques opposées?

La première proposition veut avoir un impact minimal sur le tissu bâti afin d'étudier la possibilité de générer un espace agréable à moindre frais. Pour ce faire, l'entrée de la rue des Grottes se trouve cadrée par la construction de deux immeubles, la cour de l'îlot Dassier est close et les typologies des bâtiments ajoutés s'adaptent à celles existantes. Le passage Montbrillant n'acquiert pas un statut plus important qu'actuellement.

La deuxième variante propose une intervention plus conséquente. Un espace public à l'échelle de la gare se développe le long de la rue Montbrillant. Cette place permet d'accueillir les usagers venant du nord et offre un pendant à la place de Cornavin. Cependant, il y a deux fois plus de destructions que dans la proposition précédente. Un nouvel ensemble s'insère à côté des voies de chemin de fer, réorganisant ainsi l'accès nord de la gare.

La dernière étude porte sur un développement des édifices en verticales afin de marquer l'entrée de la ville par une silhouette bâtie. Une série de places collectives articulent la transition et la "continuité avec l'échelle modeste du quartier des Grottes" ²⁴. Il s'agit de créer une solution hybride des deux précédentes versions dans le but d'allier les aspects les plus forts pour créer une transition douce entre les deux parties de ville. Il permet de regrouper un espace d'accueil à l'échelle de cette infrastructure.

Ces diverses propositions permettent d'apporter une nouvelle approche sur le potentiel urbanistique en cas de décision favorable de l'agrandissement de la gare en surface.

CONCLUSION

Vers quoi tend la gare du 21^{ème} siècle et quelles vont être ses interactions avec la ville?

Comme il a été démontré au cours de cette étude, *“la gare a toujours tenu un rôle important dans le développement de l’urbanisation. Elle est un des nouveaux pivots de la ville. Par sa vocation à faire converger des flux considérables de biens et de personnes, la gare est, dès son origine, un point d’articulation essentiel autour duquel la ville moderne va se déployer. Elle engendre une nouvelle géographie urbaine, une nouvelle logique de la répartition des composantes de la cité”*¹.

La gare acquiert donc une importance sociétale sans précédent où toutes les classes sociales se rencontrent et se croisent. Elle est amenée à devenir un nouveau forum contemporain au coeur de la ville empreinte d’un caractère civique fort, de par sa centralité dans le tissu urbain, son importance en tant que pôle intermodale et du programme qu’elle génère. Il est donc intéressant de considérer la gare comme une entité infrastructurelle digne de gérer un flux important de personnes tout en offrant des installations et des activités répondant à des besoins locaux telles que des lieux culturels.

Il faut toutefois prendre garde au fait que cette infrastructure répond à des impératifs de différentes natures car il s’agit d’un lieu complexe où converge des réseaux de transports à la fois locaux et nationaux mais également internationaux. Dans ce contexte, il est parfois difficile de trouver un équilibre serein entre les attentes de la population résidant à proximité de la gare et celle des usagers qui ne font que circuler au-travers de *hub*. Les attentes sont souvent contradictoires et les riverains ne souhaitent pas forcément que la gare se développe d’une manière trop importante, ce qui aurait pour effet de tuer les commerces de proximité au détriment d’un seul complexe marchand. Le développement de la pendularité et la mobilité croissante ne doivent pas subordonner les relations que les habitants entretiennent avec leur milieu urbain: il doit donc y avoir des échanges entre ces parties de villes, qui peuvent être parfois antagonistes.

C’est donc avec précaution que les problématiques d’extensions d’infrastructures ferroviaires doivent être abordées dans le respect du contexte bâti et sociétale car les enjeux sont énormes et la tendance actuelle se profile vers une gentrification autour de cette pôle intermodaux. Il semblerait judicieux de conserver une mixité et diversité sociale au sein de ces centres urbains et d’y inclure des programmes culturels qui complèteraient ainsi l’offre commerciale déjà très présente.



Emprise des voies ferrées, vue depuis la rue de France ¹

¹ Le temps des gares, Centre national d’art et de culture Georges Pompidou, 1978, p. 59

BIBLIOGRAPHIE

Livres

Genève, *Aménagement d'un espace urbain*, Le Globe, tome 121, Genève, Edition Société de Géographie de Genève, 1981

Chemins de Fer Fédéraux Suisses, *Construction du premier tronçon Cornavin-La Praille et de la Gare de Genève-La Praille : 1941-1949: ligne de raccordement entre les gares Genève-Cornavin - Genève-Eaux-Vives*, Genève, Imprimerie Genevoise, 1949

Etienne Clouzot, *Anciens plans de Genève : XVe-XVIIIe siècles*, Genève, Ed. Jullien, 1938

Atlas du territoire genevois: permanences et modifications cadastrales aux XIXe et XXe siècles, Volume 4, Genève, Edition Georg, 1993

Wüest & Partner (Zürich), *Genève bouge : une grande ville bâtie sur un petit espace*, Zürich, Edition Hochparterre, 2011

Louis Blondel, *Le développement urbain de Genève à travers les siècles*, Lausanne, Ed. dépositaire en Suisse: Roth, 1946

Philippe Gfeller, *Place des grottes*, Lausanne, Edition d'en bas, 2012

E. Cogato Lanza, L. Pattaroni, M. Piraud, B. Tirone, *De la différence urbaine : le quartier des Grottes, Genève*, Genève, Ed. MétisPresses, 2013

Le grand siècle de l'architecture genevoise - 1800-1914: un guide en douze promenades, Genève, Edition Georg, 1985

Isabelle Charollais, Jean-Marc Lamunière, Michel Nemeč, *L'architecture à Genève, 1919-1975*, Lausanne, Edition Payot, 1999

Chemins de Fer Fédéraux Suisses, *Genève - projets de gare*, Genève, Edition Chemins de Fer Fédéraux Suisses, 1923

Genève, *Concours d'architecture pour l'aménagement des places de Cornavin et de Montbrillant: des passages de Montbrillant et des Grottes, de la gare rez-de-chaussée et sous-sol, du boulevard James-Fazy et de l'esplanade Notre-Dame*, Genève, Edition Ville de Genève, 2000

Philippe Brun, Alain Léveillée, *1896-2001: projets d'urbanisme pour Genève*, Genève, Edition Centre de recherche sur la rénovation urbaine, 2003

Olivier Archambault, Alain Carlier, Gabriele Curonici, Jean-Jacques Oberson, *Conditions du mélange des activités dans un secteur ancien: les Pâquis, Aménagement de la ville de Genève, 2^{ème} phase d'étude*, juin 1981

Anastazja Winiger-Labuda, *Genève, Saint-Gervais: du bourg au quartier*, Berne, Ed. Société d'Histoire de l'Art en Suisse SHAS, 2001

Claire Berthet, Michel Bassand, *Vie de quartier et équipements socio-culturels: enquête effectuée à Genève dans les quartiers de St. Jean et Pâquis*, Genève, Ed. Ecole de service social, 1973

Daniel Mange, *Plan rail 2050. Plaidoyer pour la vitesse*, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2010

François Busson, *Cornavin met le couvert: Genève, place de la gare*, Edition Bâtir; n°10, octobre 2003

André Corboz, *La formation urbaine de Genève*, Genève, Editions générales, 1963

Charles Etzel, *Mémoire sur le choix de l'emplacement de la gare centrale de la ville de Genève, et pièces relatives, soit à cette gare, soit au Chemin de fer de Lyon à Genève, dans son parcours sur le territoire suisse*, Genève, Edition Bonnant, 1854

Arnold Kohler, *Julien Fleggenheimer*, Genève, Editions Les Maîtres de l'Architecture, 1931

Genève et son agglomération : carte touristique : territoires et infrastructures, Institut Géographique National (Paris), 2009

Centenaire de la ligne de chemin de fer de Genève-Eaux-Vives à Annemasse : 27-28 et 29 mai 1988, Genève (Canton); Société Nationale des Chemins de Fer Français. Direction Régionale Chambéry. Comité Genevois, 1988

Le temps des gares, Centre national d'art et de culture Georges Pompidou, 1978

André Klopmann; Florent Morisoli; Dario Morisoli, *Genève d'antan : Genève et son canton à travers la carte postale ancienne*, Paris: H. Chopin, 2013

Inès Lamunière, *Fo(u)r cities : Milan, Paris, Londres, New York*, Lausanne: Presses Polytechniques Romandes, 2004

Katrina Stoll & Scott Lloyd, *Infrastructure as architecture: designing composite networks*, Berlin: Jovis, 2010

Catherine Bonvalet, *Logement, mobilité et populations urbaines*, Paris: CNRS Editions, 1994

Antonio Da Cunha & Sandra Guinand, *Qualité urbaine, justice spatiale et projet*, Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes, 2014

Antonio Da Cunha & Laurent Matthey, *La ville et l'urbain: des savoirs émergents*, Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes, 2007

Julien Damon, *Villes à vivre : modes de vie urbains et défis environnementaux*, Paris : O. Jacob, 2011

Françoise Choay, *L'urbanisme : utopies et réalités : une anthologie*, Collections :Points. Essais, 1979

Publications, revues

S.a., *La gare centrale de Genève et les questions qui s'y rattachent*, BTSR, n° 13 et 14, 1921

S.a., *Concours pour l'étude d'un projet du nouveau bâtiment aux voyageurs à Genève-Cornavin*, BTSR, n° 15-18, 1925

L'aménagement de la Place de Cornavin, à Genève, Bulletin technique de la Suisse romande n° 59, 1933, p. 100-102

S.a., *Deuxième concours restreint pour l'étude du projet du nouveau bâtiment aux voyageurs à Genève-Cornavin*, BTSR, n° 13-15, 1926

Raccordement ferrovière Cornavin-Coitrin: auserve de la Suisse occidentale, Ingénieurs et architectes suisses n° 113, 1987, p.160

S.I. Terraux Cornavin, Genève 1953: architecte: Marc-J. Saugey, Bulletin technique de la Suisse romande n° 79, 1953, p.478

La ligne de raccordement entre la gare de Cornavin et celle des Eaux-Vives, à Genève, Bulletin technique de la Suisse romande n° 44, 1918, p. 29-32

Jean-Pierre Weibel, *La modernisation de la gare Genève-Cornavin*, Ingénieurs et architectes suisses n° 113, 1987, p. 161-165

Mircea Lupu, *Genève - concours d'architecture aux Grottes*, Habitation: revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat n° 68, 1996, p. 9-11

S.a., *La gare de Cornavin, à Genève*, BTSR, n° 12, 1927

S.a., *La gare de Cornavin, à Genève*, BTSR, n° 12, 1931

a renaissance de Cornavin, Tribune de Genève supplément, 18 septembre 2014

Concours pour l'aménagement de la rive droite, 1929

Rapport du jury, *concours pour la place gare Cornavin*, Genève, 2000

Rapport du jury, *concours pour la gare Cornavin, aile est*, Genève, 2004

Rapport du jury, *concours pour la transformation de l'aile ouest de la gare Cornavin*, Genève, 1998

Genève 2020, plan directeur, approuvé par le Conseil d'Etat le 14 octobre 2009

La gare de Cornavin, à Genève, Bulletin technique de la Suisse romande n° 53, 1927, p. 146-150

La rénovation - une chance, office fédéral des questions conjoncturelles, 1993

René Epars, *Gros oeuvre du nouveau quai 4 de la gare de Genève-Cornavin*, Ingénieurs et architectes suisses n° 114, 1988, p.140-146

Bâtiment postal d'exploitation Genève 2 Cornavin, Ingénieurs et architectes suisses n° 107, 1981, p. 201-205

Francis Reverdin, *Le transfert de la gare de Cornavin à Beaulieu*, Bulletin technique de la Suisse romande n° 39, 1913, p. 65-70

Aménagement du quartier de Saint-Gervais à Genève, Bulletin technique de la Suisse romande n° 58, 1932, p. 29-35

Cédric van der Poel, *Un nouveau square pour Saint-Gervais*, Bulletin technique de la Suisse romande n° 139, 2013, p. 31-35

Roderick J. Lawrence, *Evolution des logements populaires genevois de 1860 à 1960*, revue des Ingénieurs et architectes suisses n° 107, 1981, p. 413-422

Concours d'idées, quartiers des Grottes Genève, aménagement des îlots 5A et 7, Habitation: revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat n° 70, 1998, p. 9-11

Pierre Chappuis, *Aménagement des Grottes: îlots 5A et 7, vus par la ville de Genève*, Habitation: revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat n° 74, 2002, p.9-11

Plan directeur cantonal Genève 2030, adopté par le Grand Conseil en septembre 2013

Mobilités 2030 - Stratégie multimodale pour Genève, adopté le 15 mai 2013 par le Conseil d'Etat

Mobilités 2030 - Vers une mobilité plurielle, dépliant grand public, publié courant 2013

Mobilités 2030 - Faits et chiffres essentiels, publié courant 2013

Pour la qualité de vie dans les quartiers, Département municipal des affaires sociales, des écoles et de l'environnement, 2005

Le développement du rez-de-chaussée au travers des différents tissus urbains, énoncé théorique EPFL de Sabrina Harri sous la direction d'Elena Cogato Lanza et Andrea Bassi, 2013

Place de Cornavin, métamorphose en cours, ville de Genève: Département de l'aménagement, des constructions et de la voirie, 2003

Les chemins de fer du canton de Genève: étude historique 1840-1960, DEAL - Service des monuments et des sites, 2004

Info Léman 2030, CFF, novembre 2013

Stéphane Autran, *Le centre d'échange de Perrache: l'invention de la multimodalité 1964-1976*, Le centre Ressources Prospectives du Grand Lyon, 2009

Charte du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois 2030, décembre 2007

Rail 2030: Développement de l'infrastructure ferroviaire, CFF et Confédération Suisse, mars 2010

Rail 2000, CFF et Confédération Suisse, 1987

Expertise sur l'augmentation de la capacité de la gare de Cornavin, conférence de presse, République et Canton de Genève, juillet 2013

Cornavin, Grottes, Montbrillant: Etude urbaine de l'extension de la Gare Cornavin, extension Nord sur deux voies, KCAPArchitects&Planners et Ernst Basler+Partner, 2011

Extension de la gare de Cornavin, contexte et stratégie cantonale, conférence de presse, République et Canton de Genève, 5 juillet 2013

Réseau Express Régional Franco-Valdo-Genevois: Les RER du futur en Suisse romande, CFF et Confédération, PDF, 2009

CEVA PROJECT: UITP Congress 2013, CFF et Confédération, PDF, 2013

Ligne ferroviaire nouvelle entre Genève et Lausanne, Citrap Genève, PDF, 2014

Cornavin2025: Genève et Berne main dans la main, Tribune de Genève, PDF, 2012

Sites internet

Jean-Paul Jaccaud Architectes, <http://www.jaccaud.ch/2014/fr/pro/031.html>, consulté le 20 août 2014

Jean-Paul Jaccaud Architectes, <http://www.jaccaud.ch/2014/fr/pro/023.html>, consulté le 20 août 2014

Genève - Gare de Cornavin, <http://www.notrehistoire.ch/group/geneve-gare-de-cornavin/>, consulté le 26 août 2014

Atelier Oleg Calame, <http://www.calame-architectes.ch/page806.htm>, consulté le 26 août 2014

Galleries Genève: Actu genevoise - tdg.ch, <http://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/galleries.html?id=163923>, galerie photos, consulté le 10 septembre 2014

Etat de Genève - Archives d'Etat, http://etat.geneve.ch/dt/archives/page_suivante-66-3119-7031.html, consulté le 10 septembre 2014

Etat de Genève - Archives d'Etat, http://etat.geneve.ch/dt/archives/page_precedente-66-3119-7029.html, consulté le 10 septembre 2014

Etat de Genève - Archives d'Etat, http://etat.geneve.ch/dt/archives/page_suivante-66-3119-7032.html, consulté le 10 septembre 2014

Etat de Genève - Archives d'Etat, http://etat.geneve.ch/dt/archives/page_suivante-66-3119-7034.html, consulté le 10 septembre 2014

Histoire et développement du quartier Grottes Saint-Gervais, <http://www.ville-geneve.ch/vie-quartier/grottes-saint-gervais/decouvrir-quartier/histoire-developpement>, consulté le 10 septembre 2014

Projet d'extension "L'agrandissement doit se faire à Cornavin", <http://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/agrandissement-doit-cornavin/story/21923845>, consulté le 10 septembre 2014

Saint-Gervais-intro.pdf, http://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&ved=0CDoQFjAB&url=http%3A%2F%2Fwww.geneve.ch%2Fpatrimoine%2Fimagerie%2Finc%2Fpub%2Fimg-pub%2FSaint-Gervais-intro.pdf&ei=GIYdVLzWlcK8ygOcioD4Dg&usq=AFQjCNGqtnKb8So_UyfYiJx5nXj28lDePw&bvm=bv.75775273,d.bGQ, consulté le 16 septembre 2014

L'extension de la gare Cornavin menace le quartier des Grottes, Tribune de Genève, <http://archives.tdg.ch/geneve/actu/megaprojet-extension-attend-gare-cornavin-2011-11-30>, consulté le 16 septembre 2014

SEALS - server for digitized journals, <http://retro.seals.ch/digbib/browse4>, consulté le 20 octobre 2014

BGE > Collections > Centre d'iconographie genevoise, http://www.ville-ge.ch/musinfo/bd/bge/cig/result.php?type_search=simple&lang=fr&criteria=cornavin&terms=all, consulté le 20 octobre 2014

Pâquis-centre, publication, http://www.ville-geneve.ch/fileadmin/public/Departement_2/Publications/paquis-centre-brochure-1995, consulté le 20 septembre 2014

Historique du quartier des Pâquis, <http://www.orts.pa/HistoriquequartierPaquis.pdf>, consulté le 20 octobre 2014

Etat de Genève > Archives d'Etat > 21. Plan directeur Brillard, http://etat.geneve.ch/dt/archives/page_suivante-66-3119-7029.html, consulté le 25 octobre 2014

Fondation Brillard Architectes, <http://www.brillard.ch/fr/>, consulté le 25 octobre 2014

Archive snotpg cartes postales, <http://www.snotpg.ch/site/archives-snotpg-tpg-publications/archive-snotpg-cartes-postales/>, consulté le 25 octobre 2014

Mobilités 2030 - ATE Association Transports et Environnement, <http://www.ate-ge.ch/nos-sujets/mobilites-2030/>, consulté le 4 novembre 2014

“Mobilités 2030”, Voici ce que Genève devrait faire pour pouvoir continuer à bouger - News Genève: Actu genevoise - tdg.ch, <http://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/Voici-ce-que-Geneve-devrait-faire-pour-pouvoir-continuer-a-bouger/story/10679500>, consulté le 4 novembre 2014

Mobilités 2030: vers une mobilité plurielle, <http://ge.ch/mobilite/politique-de-la-mobilite/mobilites-2030>, consulté le 4 novembre 2014

Cornavin: métamorphose d'une gare - News Genève: Actu genevoise - tdg.ch, <http://paquis.blog.tdg.ch/archive/2012/10/04/gare-cornavin-metamorphose-d-une-gare.html>, consulté le 4 novembre 2014

Aménagement: La future gare Cornavin va soigner ses visiteurs - News Genève: Actu genevoise - tdg.ch, <http://www.tdg.newsnetz.ch/geneve/actu-genevoise/La-future-gare-Cornavin-va-soigner-ses-visiteurs/story/11153546>, consulté le 9 novembre 2014

Ouverture de l'aile ouest rénovée de la gare de Cornavin, 24 heures, <http://journal.24heures.ch/depeches/suisse/ouverture-aile-ouest-renovee-gare-cornavin>, consulté le 9 novembre 2014

Gare Cornavin: Le “cauchemar” de la voie 1 est près de s'achever - News Genève: Actu genevoise - tdg.ch, <http://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/Le-cauchemar-de-la-voie-1-est-pres-de-s-achever/story/23576864>, consulté le 9 novembre 2014

Genève: La nouvelle allée centrale de Cornavin est ouverte au public - News Genève: Actu genevoise - tdg.ch, <http://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/La-nouvelle-allee-centrale-de-Cornavin-est-ouverte-au-public/story/26724258>, consulté le 12 novembre 2014

The temples of consumption, Kenzo Tange. Reconstruction plan for Skopje, <http://thetemplesofconsumption.blogspot.ch/2012/03/kenzo-tange-reconstruction-plan-for.html>, consulté le 12 novembre 2014

Archives CFF, <http://www.sbbarchiv.ch/suchinfo.aspx>, consulté le 10 décembre 2014

Kenzo Tange - Reconstruction plan for Skopje, <http://tststsss.tumblr.com/post/8342830969/kenzo-tange-reconstruction-plan-for-skopje>, consulté le 12 novembre 2014

My architectural Moleskine: The metabolist movement, <http://architecturalmoleskine.blogspot.ch/2011/10/metabolist-movement.html>, consulté le 12 novembre 2014

EPFL, LAPIS - Archives de l'Imaginaire, <http://lapisblog.epfl.ch/collection/>, consulté le 12 novembre 2014

Quartier Mériadeck: Urbanisme sur dalle: Les origines, http://meriadeck.free.fr/Meriadeck/Urbanisme_sur_dalle-Les_origines.html, consulté le 16 novembre 2014

Quartier Mériadeck: Urbanisme sur dalle: Les premières réalisations Britanniques, http://meriadeck.free.fr/Meriadeck/Urbanisme_sur_dalle-Premieres_realisations_britanniques.html, consulté le 16 novembre 2014

Quartier Mériadeck: Urbanisme sur dalle: Les utopies des années 60, http://meriadeck.free.fr/Meriadeck/Urbanisme_sur_dalle-Utopies_des_annees_60.html, consulté le 17 novembre 2014

Trains et peintures - page 9, <http://philo-ferroviaire.forumactif.org/t44p80-train-et-peinture>, consulté le 17 novembre 2014

“Shareway” presents a vision of transport infrastructure in 2030, <http://www.gizmag.com/boswash-shareway-howler-yoon/25876/pictures#2>, consulté le 19 novembre 2014

The concept of a linking tram replacing traditional platforms could revolutionise train travel, although rail infrastructure would need to be overhauled to implement it. Image courtesy of Priestmangoode, <http://www.railway-technology.com/features/featureback-to-the-future-top-trends-in-railway-station-design/featureback-to-the-future-top-trends-in-railway-station-design-3.html>, consulté le 19 novembre 2014

Clip-Air project envisages modular aircraft you can board at a railway station, <http://www.gizmag.com/clip-air-modular-aircraft-epfl/27861/>, consulté le 19 novembre 2014

<http://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/Voici-ce-que-Geneve-devrait-faire-pour-pouvoir-continuer-a-bouger/story/10679500> - *News Genève: Actu genevoise - tdg.ch*, consulté le 19 novembre 2014

“Mobilités 2030”, Voici ce que Genève devrait faire pour pouvoir continuer à bouger - News Genève: Actu genevoise - tdg.ch, <http://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/Voici-ce-que-Geneve-devrait-faire-pour-pouvoir-continuer-a-bouger/story/10679500>, consulté le 19 novembre 2014

Plan directeur cantonal 2030: Aménagement du territoire et urbanisme, <http://ge.ch/amenagement/plan-directeur-cantonal-2030>, consulté le 20 novembre 2014

Extension de la capacité ferroviaire de la gare de Genève : les partenaires tombent d'accord sur l'option souterraine, <https://www.news.admin.ch/message/index.html?lang=fr&msg-id=49616>, consulté le 2 décembre 2014

Extension de la gare Cornavin - ATE Association Transports et Environnement, <http://www.ate-ge.ch/nos-sujets/extension-de-la-gare-de-cornavin/>, consulté le 20 novembre 2014

CEVA - ATE Association Transports et Environnement, <http://www.ate-ge.ch/nos-sujets/ceva/>, consulté le 20 novembre 2014

L'extension de la gare Cornavin, <http://mapping-controversies.epfl.ch/extension-geneve-cornavin/Controverse.html>, consulté le 10 décembre 2014

Europaallee, KCAP - BETA, <http://www.arquitecturabeta.com/2012/01/29/europaallee-kcap/>, consulté le 10 décembre 2014

CEVA — Liaison ferroviaire Cornavin — Eaux-Vives — Annemasse, <http://www.ceva.ch/geneve/fr/images.html>, consulté le 2 décembre 2014

+ de mobilité - CEVA PLUS - Bien plus qu'une ligne, <http://www.cevaplus.info/plus-de-mobilite/>, consulté le 2 décembre 2014

Le hall historique de la gare Cornavin de Genève est à nouveau ouvert après des mois de rénovation - rts.ch - info - suisse, <http://www.rts.ch/info/suisse/5431327-le-hall-historique-de-la-gare-cornavin-de-geneve-est-a-nouveau-ouvert-apres-des-mois-de-renovation.html>, consulté le 2 décembre 2014

Chronologie des projets - Université de Genève - UNIGE, <http://www.unige.ch/archives/architecture/fonds/patrimoinegenevois/bordigoni/chronobordi.html>, consulté le 2 décembre 2014

Laboratoire Urbanisme Insurrectionnel, Suisse : le référendum d'initiative populaire, <http://laboratoireurbanismeinsurrectionnel.blogspot.ch/2011/07/suisse-le-referendum-dinitiative.html#more>, consulté le 8 décembre 2014

Projet 90, <http://geneve500m.com/projets/projet90/>, consulté le 10 décembre 2014

ZEB: projets d'infrastructure, <http://www.cff.ch/groupe/entreprise/projets/extension-du-reseau-ferroviaire/zeb/infrastrukturprojekte.html>, consulté le 10 décembre 2014

Rail 2030 désengorge le réseau ferré: plus de trains, plus de places assises, plus d'espace dans les gares, <https://www.news.admin.ch/message/index.html?lang=fr&msg-id=32347>, consulté le 10 décembre 2014

Cornavin: Gare souterraine: les Genevois pourraient ne pas avoir à voter - News Genève: Actu genevoise - tdg.ch, <http://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/Le-Conseil-d-Etat-appuie-linitiative-pour-la-gare-souterraine/19941895/print.html>, consulté le 10 décembre 2014

Détails - Basler & Hofmann, Consulting Engineers AG, Zürich, Switzerland, <http://www.baslerhofmann.ch/fr/medias/news/details/article/2013/07/05/expertise-von-basler-hofmann-zeigt-der-genfer-bahnhof-kann-unterirdisch-erweitert-werden/>, consulté le 10 décembre 2014

Projet de Snozzi pour la gare de Zürich, <http://arpc167.epfl.ch/alice/Y4/wp-content/uploads/2013/04/DOC-1.jpg>, consulté le 10 décembre 2014

Mobilité: le blocage de Genève est bien planifié (2 et fin): Genève bouge, <http://genevebouge.blog.tdg.ch/archive/2013/09/28/mobilite-mme-kunzler-prevoit-bien-le-blocage-de-geneve-2-et.html>, consulté le 10 décembre 2014

Station Cornavin, Genève, Switzerland, Mart Stam, <http://zoeken.nai.nl/CIS/project/24243>, consulté le 10 décembre 2014

Luigi Snozzi, <http://marisguillemot.wordpress.com/tag/luigi-snozzi/>, consulté le 10 décembre 2014

Genève à la carte: Prenez le temps de voyager à Genève et dans ses environs ! 500 ans de cartes et documents vous sont proposés pour découvrir le passé et la formation de notre région, <http://www.ge200.ch/carto/>, consulté le 10 décembre 2014

Encyclopédie Larousse en ligne - le Forum romain, http://www.larousse.fr/encyclopedie/divers/forum_romain/53108, consulté le 20 décembre 2014

Herzog et de Meuron Architectes, <http://www.herzogdemeuron.com/index/projects/complete-works/401-425/403-flinders-street-station.html>, consulté le 20 décembre 2014

Archimess - Kenzo Tange - Reconstruction plan for Skopje 1965, <http://archimess.tumblr.com/post/13127712012/kenzo-tange>, consulté le 18 novembre 2014

CREDITS PHOTOGRAPHIQUES

Première de couverture

¹ Photomontage, réalisé en décembre 2014 par *Cyrille Dacorogna*

Introduction à la problématique

¹ *Le temps des gares*, Centre Georges Pompidou, 1978, image de couverture

La gare de Cornavin, les enjeux actuels

¹ Axonométrie *google map*, 15 novembre 2014
² Bureau d'architecture *Itten+Brechbühl*, <http://www.ittenbrechbuehl.ch/fr/projets/ouvrages/discipline/architecture/sbb-cff-ffs-gare-de-geneve-cornavin>, consulté le 10 novembre 2014
³ Bureau d'architecture *Itten+Brechbühl*, <http://www.ittenbrechbuehl.ch/fr/projets/ouvrages/discipline/architecture/sbb-cff-ffs-gare-de-geneve-cornavin>, consulté le 10 novembre 2014
⁴ La reconstruction de Cornavin peut commencer, article de la Tribune de Genève du 20 juin 2012
⁵ Hergé, Album *Les aventures de Tintin: l'affaire Tournesol*, Edition Casterman, 1956, p.17
⁶ Photo prise par *Cyrille Dacorogna*, novembre 2014
⁷ Photo prise par *Cyrille Dacorogna*, décembre 2014
⁸ Photo prise par *Cyrille Dacorogna*, décembre 2014
⁹ Photo prise par *Cyrille Dacorogna*, décembre 2014
¹⁰ Photo prise par *Cyrille Dacorogna*, décembre 2014
¹¹ Document PDF fourni par *Laurent Gerbex* du bureau *Itten+Brechbühl*, décembre 2014
¹² Document PDF fourni par *Laurent Gerbex* du bureau *Itten+Brechbühl*, décembre 2014, puis modifié par *Cyrille Dacorogna*
¹³ Document PDF fourni par *Laurent Gerbex* du bureau *Itten+Brechbühl*, décembre 2014
¹⁴ *BGE, Centre d'iconographie genevoise*, novembre 2014
¹⁵ Photo prise par *Cyrille Dacorogna*, décembre 2014
¹⁶ *BGE, Centre d'iconographie genevoise*, novembre 2014
¹⁷ Photo prise par *Cyrille Dacorogna*, décembre 2014
¹⁸ Image *google map*, 15 novembre 2014
¹⁹ Jean-Pierre Weibel, *La modernisation de la gare de Genève-Cornavin*, Ingénieurs et architectes suisse n° 10, 1987, p.161
²⁰ *BGE, Centre d'iconographie genevoise*, novembre 2014
²¹ Jean-Pierre Weibel, *La modernisation de la gare de Genève-Cornavin*, Ingénieurs et architectes suisse n° 10, 1987, p.161
²² Jean-Pierre Weibel, *La modernisation de la gare de Genève-Cornavin*, Ingénieurs et architectes suisse n° 10, 1987, p.161
²³ *La gare de Cornavin*, à Genève, Bulletin technique de la Suisse romande n° 53, 1927, p. 149
²⁴ *La gare de Cornavin*, à Genève, Bulletin technique de la Suisse romande n° 53, 1927, p. 149
²⁵ *La gare de Cornavin*, à Genève, Bulletin technique de la Suisse romande n° 53, 1927, p. 149
²⁶ *La gare de Cornavin*, à Genève, Bulletin technique de la Suisse romande n° 53, 1927, p. 149
²⁷ Image *google map*, 15 novembre 2014
²⁸ Image *google map*, 20 décembre 2014
²⁹ Image *google map*, 20 décembre 2014

³⁰ Photo prise par *Cyrille Dacorogna*, décembre 2014
³¹ Photo prise par *Cyrille Dacorogna*, décembre 2014
³² Image *google map*, 15 novembre 2014
³³ Photo prise par *Cyrille Dacorogna*, décembre 2014
³⁴ Photo prise par *Cyrille Dacorogna*, décembre 2014
³⁵ Photo prise par *Cyrille Dacorogna*, décembre 2014
³⁶ Photo prise par *Cyrille Dacorogna*, décembre 2014
³⁷ Photo prise par *Cyrille Dacorogna*, décembre 2014
³⁸ Photo prise par *Cyrille Dacorogna*, décembre 2014
³⁹ Photo prise par *Cyrille Dacorogna*, décembre 2014

Les quartiers autour de la gare

¹ Document fourni par *Alain Léveillé*, octobre 2014
² *BGE, Centre d'iconographie genevoise*, novembre 2014
³ *Claude Monet, ses oeuvres*, http://jenl.pagesperso-orange.fr/oeuvres/1870-79/1877pont_europe_gare.html#, 20 décembre 2014
⁴ Document fourni par *Alain Léveillé*, octobre 2014
⁵ Anastazja Winiger-Labuda, *Genève, Saint-Gervais: du bourg au quartier*, Berne, Ed. Société d'Histoire de l'Art en Suisse SHAS, 2001, p. 88
⁶ Anastazja Winiger-Labuda, *Genève, Saint-Gervais: du bourg au quartier*, Berne, Ed. Société d'Histoire de l'Art en Suisse SHAS, 2001, p. 89
⁷ Anastazja Winiger-Labuda, *Genève, Saint-Gervais: du bourg au quartier*, Berne, Ed. Société d'Histoire de l'Art en Suisse SHAS, 2001, p. 85
⁸ Anastazja Winiger-Labuda, *Genève, Saint-Gervais: du bourg au quartier*, Berne, Ed. Société d'Histoire de l'Art en Suisse SHAS, 2001, p. 86
⁹ *Mandarin Oriental Hotel du Rhone Geneve*, [http://www.604bc.ca/mandarin-oriental-hotel-du-rhone-geneva.htm#!prettyPhoto\[pp_gal2\]/0/](http://www.604bc.ca/mandarin-oriental-hotel-du-rhone-geneva.htm#!prettyPhoto[pp_gal2]/0/), 20 décembre 2014
¹⁰ Anastazja Winiger-Labuda, *Genève, Saint-Gervais: du bourg au quartier*, Berne, Ed. Société d'Histoire de l'Art en Suisse SHAS, 2001, p. 90
¹¹ *Profils d'architectes choisis*, <http://www.swiss-architects.com/fr/agendas/details/5511>, 20 décembre 2014
¹² *BGE, Centre d'iconographie genevoise*, novembre 2014
¹³ Olivier Archambault, Alain Carlier, Gabriele Curonici, Jean-Jacques Oberson, *Conditions du mélange des activités dans un secteur ancien, les Paquis*, Genève : Département des travaux public, 1981, p. 29
¹⁴ Olivier Archambault, Alain Carlier, Gabriele Curonici, Jean-Jacques Oberson, *Conditions du mélange des activités dans un secteur ancien, les Paquis*, Genève : Département des travaux public, 1981, p. 91
¹⁵ Anastazja Winiger-Labuda, *Genève, Saint-Gervais: du bourg au quartier*, Berne, Ed. Société d'Histoire de l'Art en Suisse SHAS, 2001, p. 81
¹⁶ Olivier Archambault, Alain Carlier, Gabriele Curonici, Jean-Jacques Oberson, *Conditions du mélange des activités dans un secteur ancien, les Paquis*, Genève : Département des travaux public, 1981, p. 72
¹⁷ *BGE, Centre d'iconographie genevoise*, novembre 2014
¹⁸ StudioCyril Kobler, *Pâquis-Centre*, Ville de Genève, PDF, 1995, p. 9

- ¹⁹ Document fourni par l'HEPIA, Genève, décembre 2014
- ²⁰ Document fourni par l'HEPIA, Genève, décembre 2014
- ²¹ BGE, *Centre d'iconographie genevoise*, novembre 2014
- ²² BGE, *Centre d'iconographie genevoise*, novembre 2014
- ²³ Jean-Paul Jaccaud Architectes, <http://www.jaccaud.ch/2014/en/pro/064.html>, consulté le 12 septembre 2014
- ²⁴ Lacroix-Chessex Architectes, http://lacroixchessex.ch/XC_web_034_001.html, consulté le 12 septembre 2014
- ²⁵ Document fourni par Alain Léveillé, octobre 2014

L'infrastructure

- ¹ *Quartier Mériadeck: Urbanisme sur dalle: Les origines*, http://meriadeck.free.fr/Meriadeck/Urbanisme_sur_dalle-Les_origines.html, consulté le 16 novembre 2014
- ² Laboratoire ALICE, EPFL, atelier Dietz, semestre d'automne 2014
- ³ Référence ALICE Y4 *Hyper-typologies*, <http://arpc167.epfl.ch/alice/Y4/blog/2013/04/30/references-4/>, consulté le 10 décembre 2014
- ⁴ Herzog & de Meuron, <http://www.herzogdemeuron.com/index/projects/complete-works/401-425/403-flinders-street-station/IMAGE.html>, consulté le 10 décembre 2014
- ⁵ GMP Architekten von Gerkan, Marg und Partner, http://www.gmp-architekten.com/uploads/tx_gmpprojects/0709_e_lehrter_bahnhof__webn.pdf, 20 décembre 2014
- ⁶ *Le centre d'échanges de Perrache: L'invention de la multimodalité 1964 – 1976*, http://www.millenaire3.com/fileadmin/user_upload/syntheses/Perrache_centre_echanges.pdf p. 20, consulté le 20 décembre 2014
- ⁷ Laboratoire Urbanisme Insurrectionnel: Rem Koolhaas, <http://3.bp.blogspot.com/-Q-JJLbaGHYdc/TqFSBt8NDsl/AAAAAAAAAB8s/uuqWQH9JFiQ/s1600/Koolhaas-Euralille.jpg>, consulté le 20 décembre 2014

Extension ferroviaire

- ¹ *Information sur l'état d'avancement de Rail 2030*, Confédération et CFF, 2010, p. 27
- ² *Léman 2030: Le rail, avenir de la Métropole lémanique*, CFF, 2010, p. 23
- ³ CFF: CEVA, <http://www.cff.ch/groupe/entreprise/projets/extension-du-reseau-ferroviaire/ceva.html>, consulté le 20 novembre 2014
- ⁴ *Mobilité 2030 - Stratégie multimodale pour Genève, Direction générale de la Mobilité, République et Canton de Genève*, 2011, p. 43
- ⁵ *Mobilité 2030 - Stratégie multimodale pour Genève, Direction générale de la Mobilité, République et Canton de Genève*, 2011, p. 43
- ⁶ *L'extension de la gare Cornavin*, <http://mapping-controversies.epfl.ch/extension-geneve-cornavin/Controverse.html>, consulté le 10 décembre 2014
- ⁷ Europaallee, KCAP - BETA, <http://www.arquitecturabeta.com/2012/01/29/europaallee-kcap/>, consulté le 10 décembre 2014
- ⁸ *Expertise sur l'augmentation de la capacité de la gare de Cornavin*, conférence de presse, République et Canton de Genève, juillet 2013, p. 7
- ⁹ *Expertise sur l'augmentation de la capacité de la gare de Cornavin*, conférence de presse,

République et Canton de Genève, juillet 2013, p. 29

- ¹⁰ Julien de Weck, *Urbanisme: La gare de Cornavin agrandie sera mise en service en 2025 - News Genève: Actu genevoise - tdg.ch*, consulté le 20 décembre 2014
- ¹¹ *Cornavin, Grottes, Montbrillant: Etude urbaine de l'extension de la Gare Cornavin, extension Nord sur deux voies*, KCAP Architects & Planners et Ernst Basler+Partner, 2011, p. 32
- ¹² *Cornavin, Grottes, Montbrillant: Etude urbaine de l'extension de la Gare Cornavin, extension Nord sur deux voies*, KCAP Architects & Planners et Ernst Basler+Partner, 2011, p. 34
- ¹³ *Cornavin, Grottes, Montbrillant: Etude urbaine de l'extension de la Gare Cornavin, extension Nord sur deux voies*, KCAP Architects & Planners et Ernst Basler+Partner, 2011, p. 36

Conclusion

- ¹ *Extension de la gare de Cornavin, contexte et stratégie cantonale*, conférence de presse, République et Canton de Genève, 5 juillet 2013, p. 6

Annexes

- ¹ BGE, *Centre d'iconographie genevoise*, novembre 2014
- ² BGE, *Centre d'iconographie genevoise*, novembre 2014
- ³ BGE, *Centre d'iconographie genevoise*, novembre 2014
- ⁴ BGE, *Centre d'iconographie genevoise*, novembre 2014
- ⁵ BGE, *Centre d'iconographie genevoise*, novembre 2014
- ⁶ BGE, *Centre d'iconographie genevoise*, novembre 2014
- ⁷ BGE, *Centre d'iconographie genevoise*, novembre 2014
- ⁸ BGE, *Centre d'iconographie genevoise*, novembre 2014
- ⁹ BGE, *Centre d'iconographie genevoise*, novembre 2014
- ¹⁰ Anastazja Winiger-Labuda, *Genève, Saint-Gervais: du bourg au quartier*, Berne, Ed. Société d'Histoire de l'Art en Suisse SHAS, 2001, p. 88
- ¹¹ Anastazja Winiger-Labuda, *Genève, Saint-Gervais: du bourg au quartier*, Berne, Ed. Société d'Histoire de l'Art en Suisse SHAS, 2001, p. 88
- ¹² Anastazja Winiger-Labuda, *Genève, Saint-Gervais: du bourg au quartier*, Berne, Ed. Société d'Histoire de l'Art en Suisse SHAS, 2001, p. 89
- ¹³ Anastazja Winiger-Labuda, *Genève, Saint-Gervais: du bourg au quartier*, Berne, Ed. Société d'Histoire de l'Art en Suisse SHAS, 2001, p. 89
- ¹⁴ Olivier Archambault, Alain Carlier, Gabriele Cironici, Jean-Jacques Oberson, *Conditions du mélange des activités dans un secteur ancien, les Paquis*, Genève : Département des travaux public, 1981, p. 29
- ¹⁵ Olivier Archambault, Alain Carlier, Gabriele Cironici, Jean-Jacques Oberson, *Conditions du mélange des activités dans un secteur ancien, les Paquis*, Genève : Département des travaux public, 1981, p. 55
- ¹⁶ Olivier Archambault, Alain Carlier, Gabriele Cironici, Jean-Jacques Oberson, *Conditions du mélange des activités dans un secteur ancien, les Paquis*, Genève : Département des travaux public, 1981, p. 77
- ¹⁷ Olivier Archambault, Alain Carlier, Gabriele Cironici, Jean-Jacques Oberson, *Conditions du mélange des activités dans un secteur ancien, les Paquis*, Genève : Département des

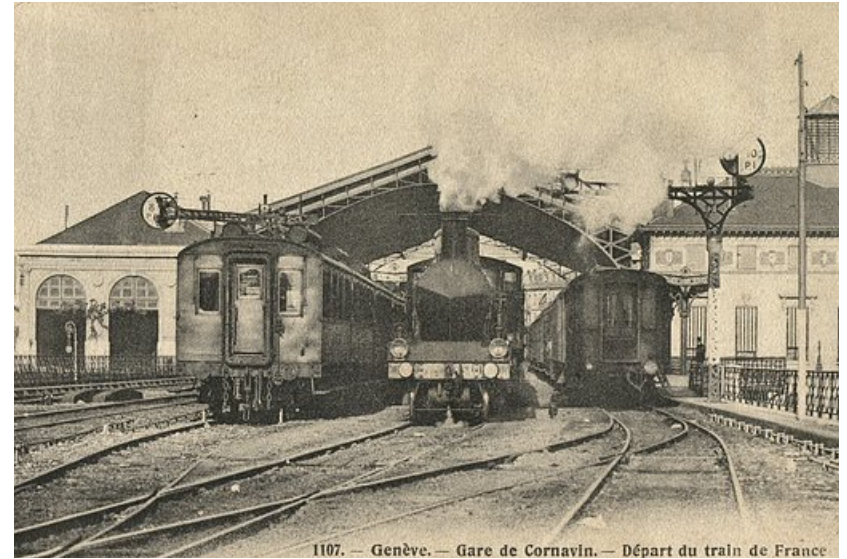
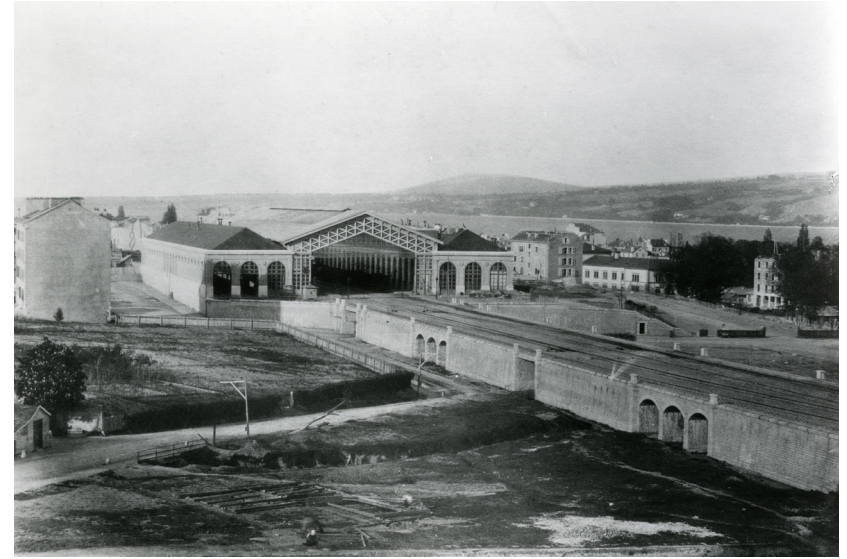
travaux public, 1981, p. 91

- 18 *Etat de Genève > Archives d'Etat > 16. Gare de Beaulieu*, http://etat.geneve.ch/dt/archives/gare_beaulieu-66-3119-7023.html, consulté le 16 novembre 2014
- 19 *Etat de Genève > Archives d'Etat > 16. Gare de Beaulieu*, http://etat.geneve.ch/dt/archives/gare_beaulieu-66-3119-7023.html, consulté le 16 novembre 2014
- 20 Document fourni par *Alain Léveillé*, octobre 2014
- 21 Document fourni par l'*HEPIA*, Genève, décembre 2014
- 22 Document fourni par l'*HEPIA*, Genève, décembre 2014
- 23 Document fourni par l'*HEPIA*, Genève, décembre 2014
- 24 Document fourni par l'*HEPIA*, Genève, décembre 2014
- 25 *BGE, Centre d'iconographie genevoise*, novembre 2014
- 26 *BGE, Centre d'iconographie genevoise*, novembre 2014
- 27 *BGE, Centre d'iconographie genevoise*, novembre 2014
- 28 *BGE, Centre d'iconographie genevoise*, novembre 2014
- 29 *BGE, Centre d'iconographie genevoise*, novembre 2014
- 30 *Herzog & de Meuron*, <http://www.herzogdemeuron.com/index/projects/complete-works/401-425/403-flinders-street-station/IMAGE.html>, consulté le 10 décembre 2014
- 31 Berlin's Futuristic Rail Station: Hauptbahnhof, <http://www.lagunabeachbikini.com/index.php/2010/11/02/berlins-futuristic-rail-station-berlin-hauptbahnhof/>, consulté le 20 décembre 2014
- 32 *AREP Architectes, Gare Paris-Lyon*, <http://www.arep.fr/fr/#/projets/gares-renovees/gare-paris-lyon>, consulté le 20 décembre 2014
- 33 *AREP Architectes, Gare Paris-Lyon*, <http://www.arep.fr/fr/#/projets/gares-renovees/gare-paris-lyon>, consulté le 20 décembre 2014
- 34 *Le centre d'échanges de Perrache: L'invention de la multimodalité 1964 – 1976*, http://www.millenaire3.com/fileadmin/user_upload/syntheses/Perrache_centre_echanges.pdf p. 13, consulté le 20 décembre 2014
- 35 *Euralille's compositive elements*, <https://martinfdc.files.wordpress.com/2012/04/relational-center.jpg>, consulté le 20 décembre 2014
- 36 *Archimess - Kenzo Tange - Reconstruction plan for Skopje*, <http://archimess.tumblr.com/post/13127712012/kenzo-tange>, consulté le 18 novembre 2014
- 37 *Information sur l'état d'avancement de Rail 2030*, Confédération et CFF, 2010, p. 27
- 38 *Cornavin, Grottes, Montbrillant: Etude urbaine de l'extension de la Gare Cornavin, extension Nord sur deux voies*, KCAP Architects & Planners et Ernst Basler+Partner, 2011, p. 32
- 39 *Cornavin, Grottes, Montbrillant: Etude urbaine de l'extension de la Gare Cornavin, extension Nord sur deux voies*, KCAP Architects&Planners et Ernst Basler+Partner, 2011, p. 33
- 40 *Cornavin, Grottes, Montbrillant: Etude urbaine de l'extension de la Gare Cornavin, extension Nord sur deux voies*, KCAP Architects & Planners et Ernst Basler+Partner, 2011, p. 34
- 41 *Cornavin, Grottes, Montbrillant: Etude urbaine de l'extension de la Gare Cornavin, extension Nord sur deux voies*, KCAP Architects & Planners et Ernst Basler+Partner, 2011, p. 35
- 42 *Cornavin, Grottes, Montbrillant: Etude urbaine de l'extension de la Gare Cornavin, extension Nord sur deux voies*, KCAP Architects & Planners et Ernst Basler+Partner, 2011, p. 36
- 43 *Cornavin, Grottes, Montbrillant: Etude urbaine de l'extension de la Gare Cornavin, extension Nord sur deux voies*, KCAP Architects & Planners et Ernst Basler+Partner, 2011, p. 37

Quatrième de couverture

- 1 Photo prise par *Cyrille Dacorogna*, décembre 2014

ANNEXES



De haut en bas:

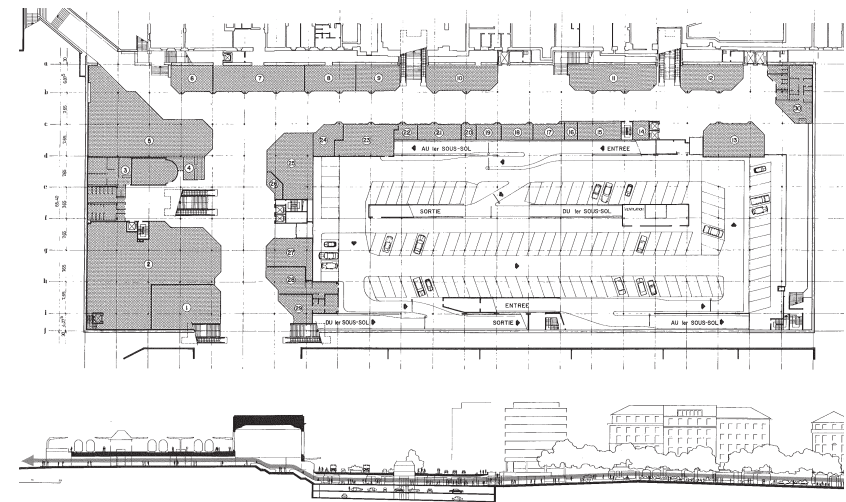
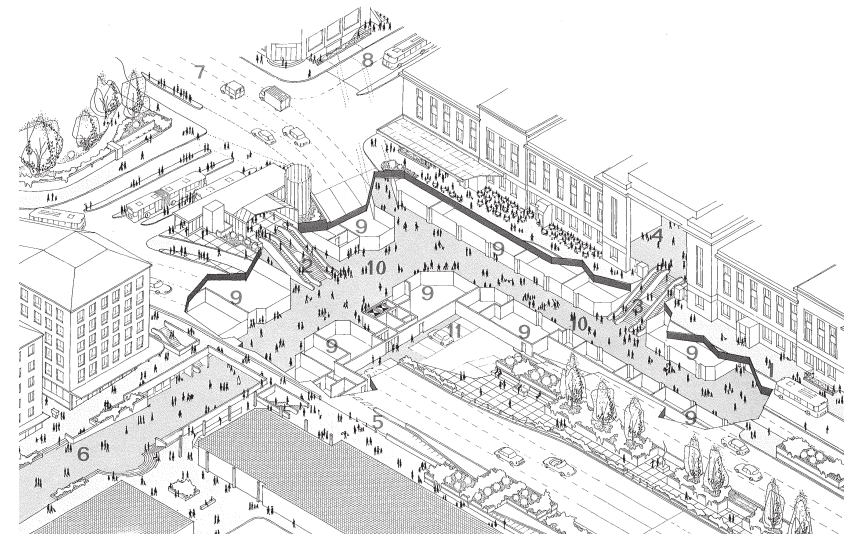
Annexe 1: Construction de la première gare, 1858 ¹

Annexe 2: Esplanade de la gare, 1860 ²

De haut en bas:

Annexe 3: Gare de Cornavin et *le grand barrage*, 1862 ³

Annexe 4: Gare de Cornavin, 1862 ⁴



De haut en bas:

Annexe 5: Perspective de la gare Cornavin, autour de 1950 ⁵

Annexe 6: Perspective de la gare Cornavin, autour de 1950 ⁶

De haut en bas:

Annexe 7: Axonométrie des galeries marchandes de la gare, 1980 ⁷

Annexe 8: Plan du rez-de-chaussée des galeries marchandes de la gare, 1980 ⁸

Annexe 9: Coupe transversale (*nord-sud*) au travers de la gare, 1980 ⁹



De haut en bas:

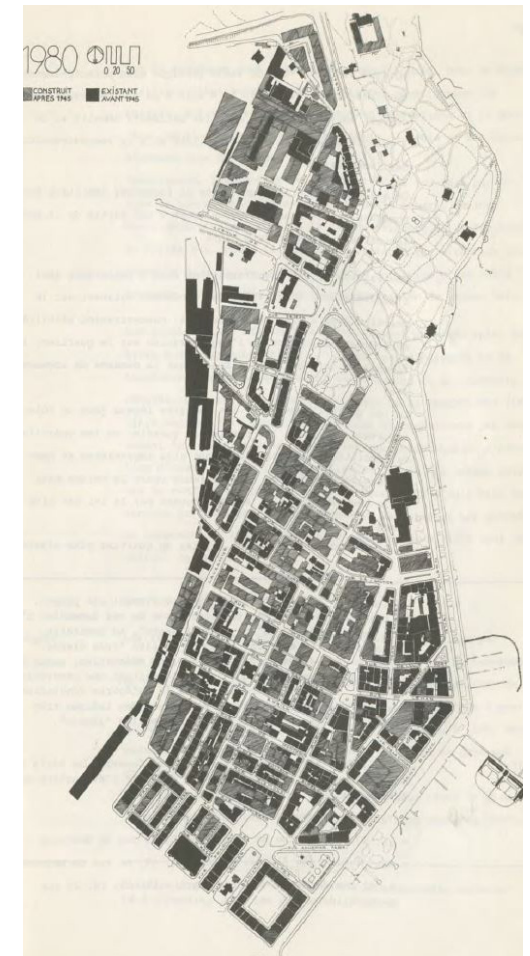
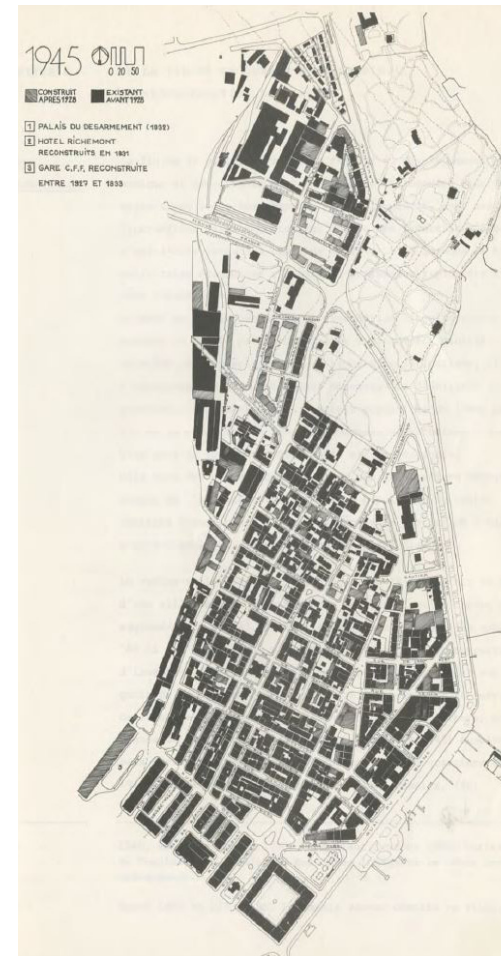
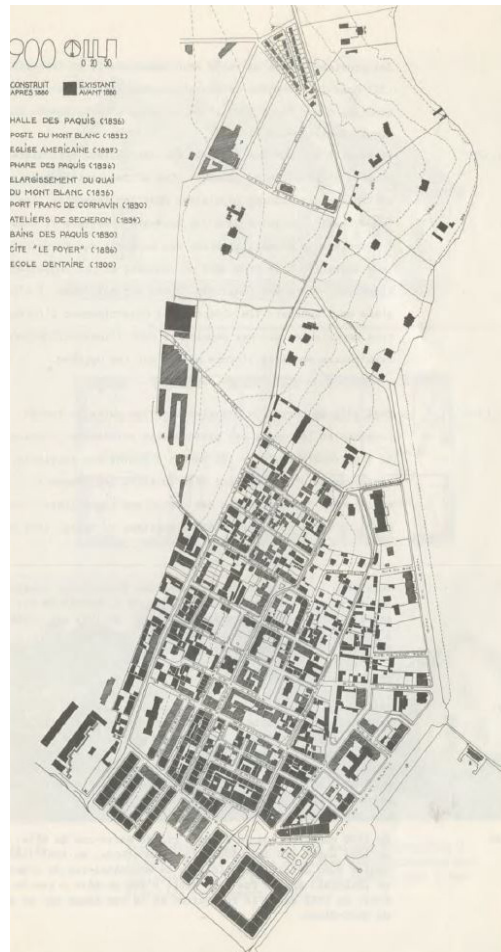
Annexe 10: Quartier Saint-Gervais, états des transformations entre 1846-1876 ¹⁰

Annexe 11: Quartier Saint-Gervais, états des transformations entre 1876-1906 ¹¹

De haut en bas:

Annexe 12: Quartier Saint-Gervais, états des transformations entre 1906-1942 ¹²

Annexe 13: Quartier Saint-Gervais, états des transformations entre 1942-2001 ¹³



De haut en bas:

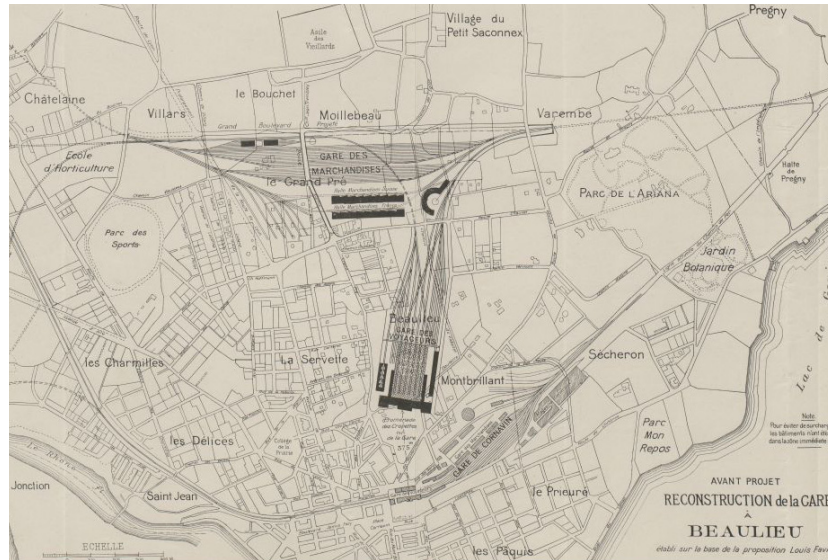
Annexe 14: Quartier des Pâquis, états des transformations en 1858 ¹⁴

Annexe 15: Quartier des Pâquis, états des transformations en 1900 ¹⁵

De haut en bas:

Annexe 16: Quartier des Pâquis, états des transformations en 1945 ¹⁶

Annexe 17: Quartier des Pâquis, états des transformations en 1980 ¹⁷

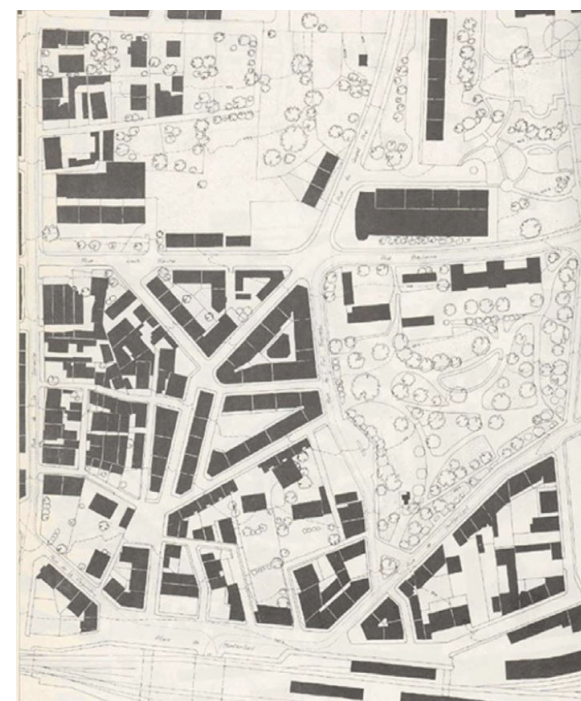


De haut en bas:

Annexe 18: Plan de situation du projet de gare à Beaulieu, 1913 ¹⁸

Annexe 19: Plan de quartier du projet de gare à Beaulieu, 1913 ¹⁹

Annexe 20: Plan directeur urbain, Maurice Brailard, 1935 ²⁰



De haut en bas:

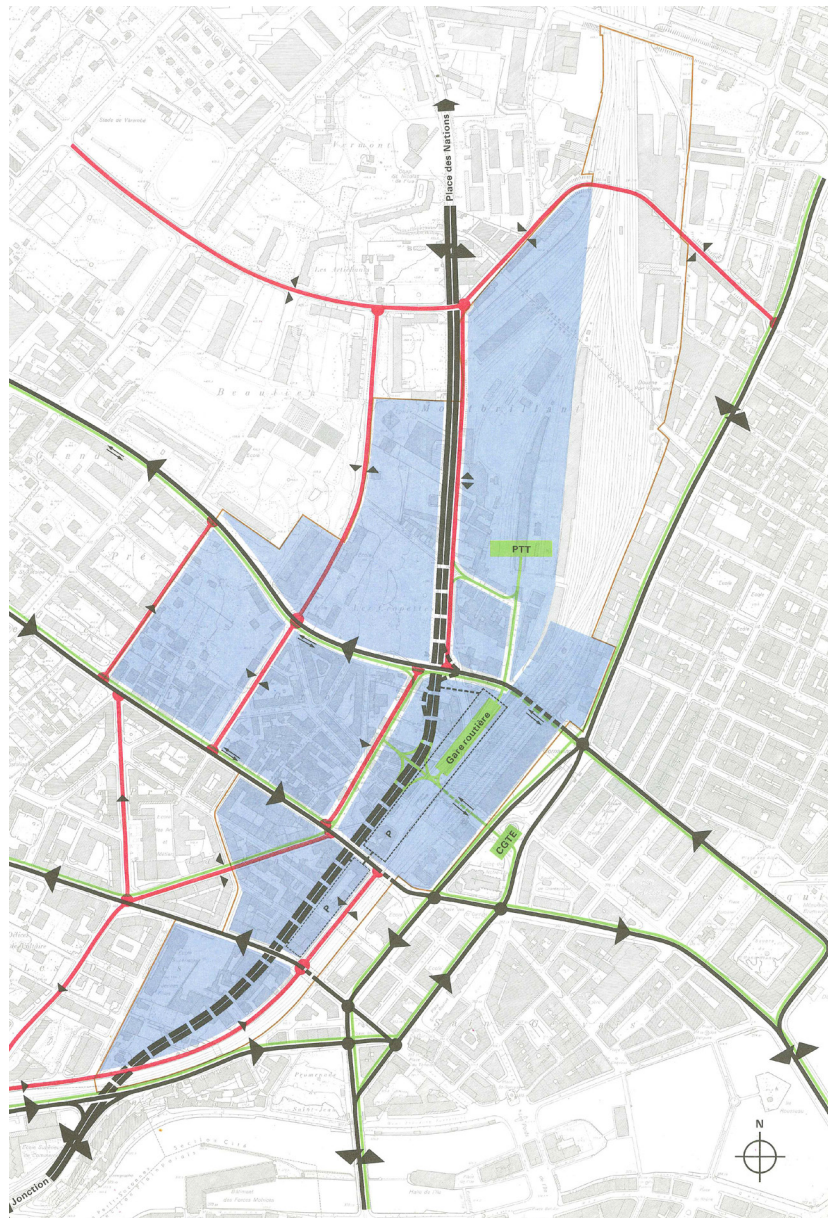
Annexe 21: Quartier des Grottes, états des transformations en 1858 ²¹

Annexe 22: Quartier des Grottes, états des transformations en 1896 ²²

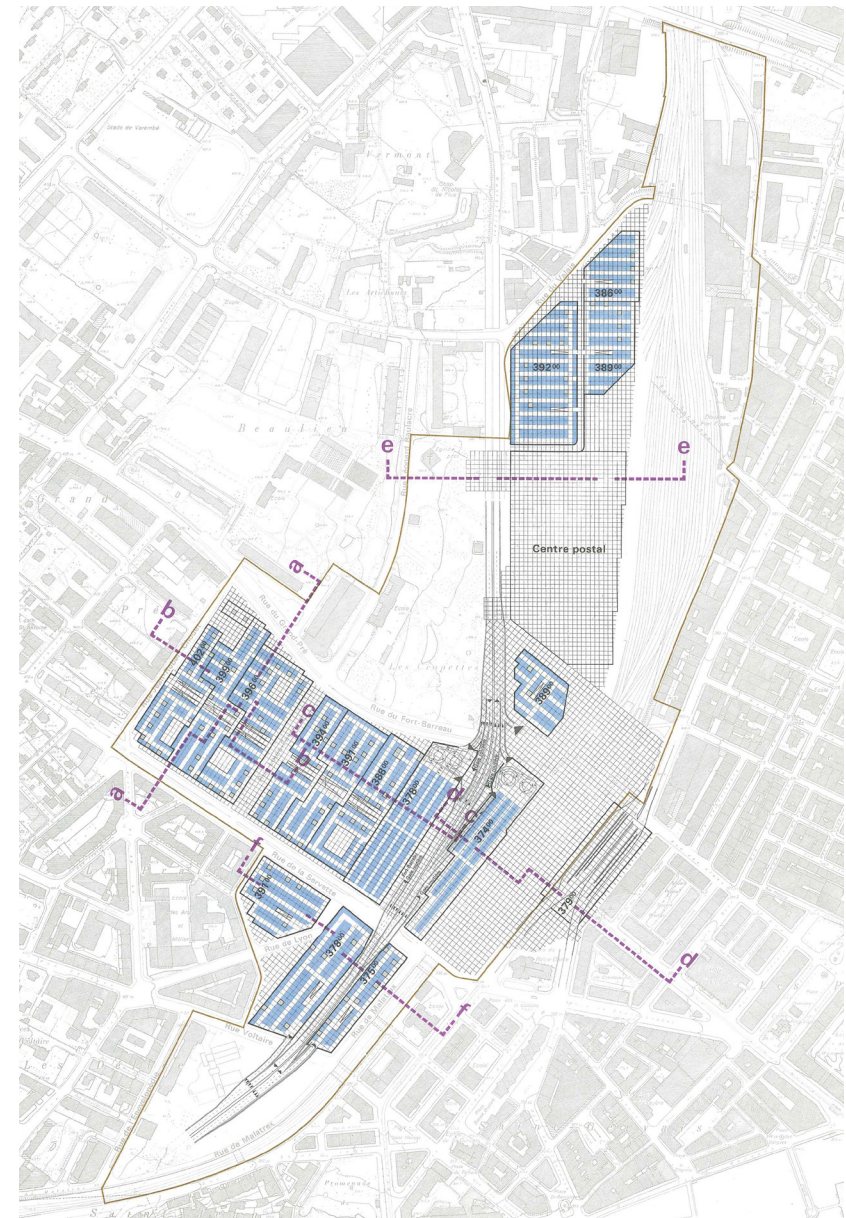
De haut en bas:

Annexe 23: Quartier des Grottes, états des transformations en 1934 ²³

Annexe 24: Quartier des Grottes, états des transformations en 1979 ²⁴



Annexe 25: Plan du réseau routiers, projet de la FAG pour les Grottes, 1971 ²⁵

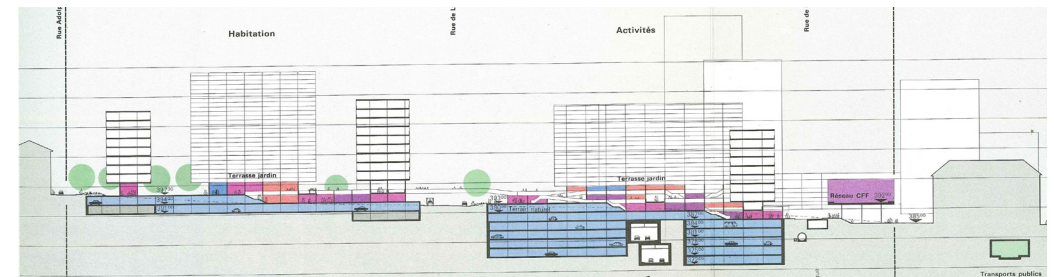
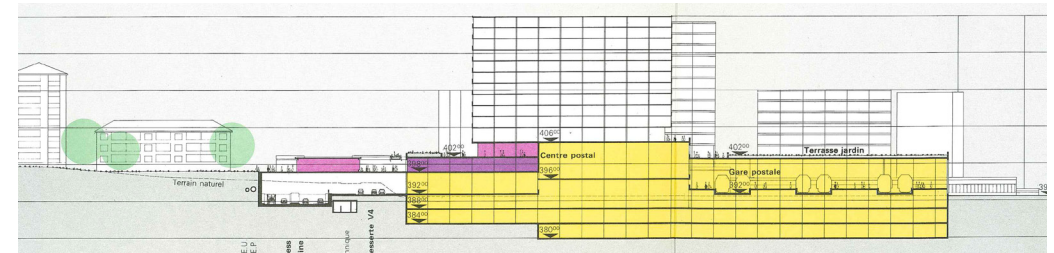


Annexe 26: Plan d'implantation du bâti, projet de la FAG pour les Grottes, 1971 ²⁶



- Surfaces commerciales
- PTT
- Equipement public
- Réseau de véhicules
- Espaces verts (sur dalle)
- Equipements socio-culturels

Annexe 27: Plan du rez-de-chaussée sur dalle, projet de la FAG pour les Grottes, 1971 ²⁷



De haut en bas:

Annexe 28: Coupe transversale, projet de la FAG pour les Grottes, 1971 ²⁸

Annexe 29: Coupe transversale, projet de la FAG pour les Grottes, 1971 ²⁹

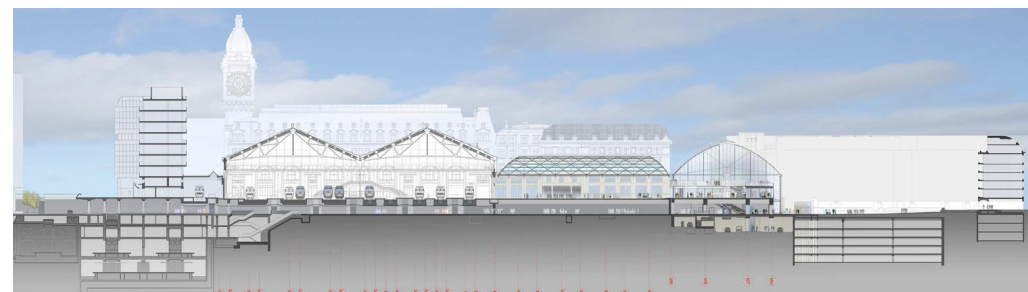


Annexe 30: Herzog et de Meuron, le théâtre de la gare de Flinder Street, Melbourne, 2013 ³⁰

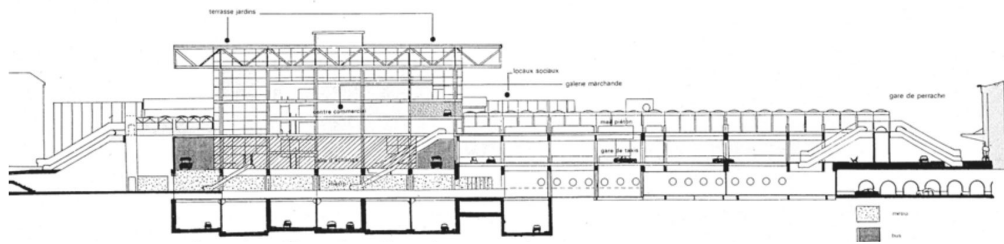
Annexe 31: Vue du hall central de la gare centrale de Berlin, 2006 ³¹



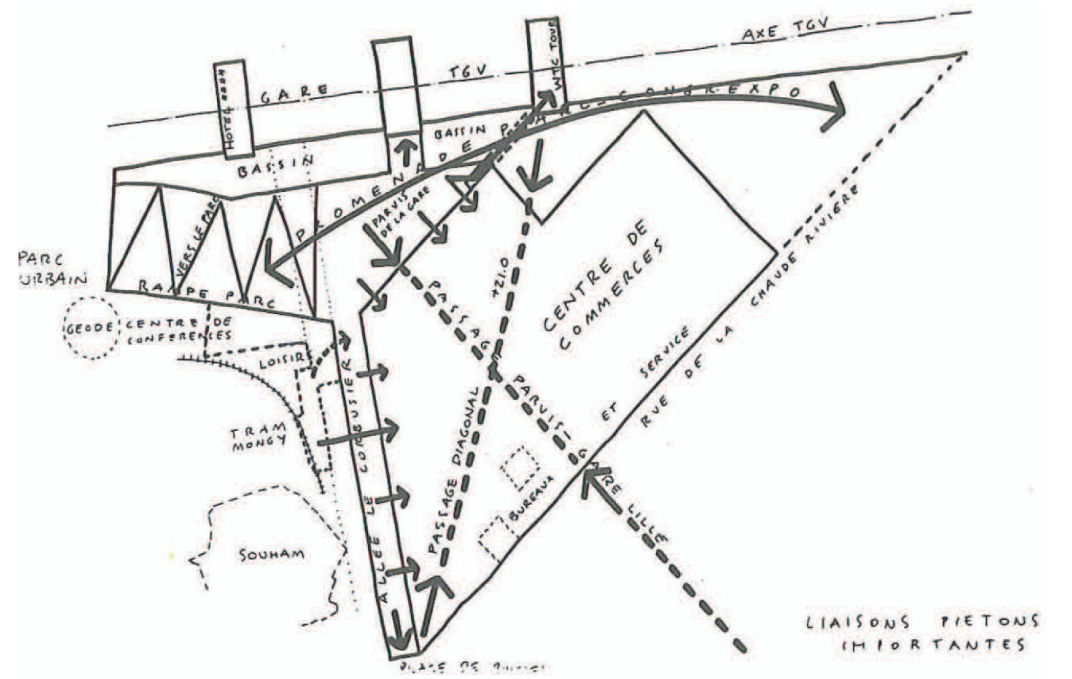
Annexe 32: Vue du hall central en direction des connections aux métro, Paris gare de Lyon, 2012 ³²



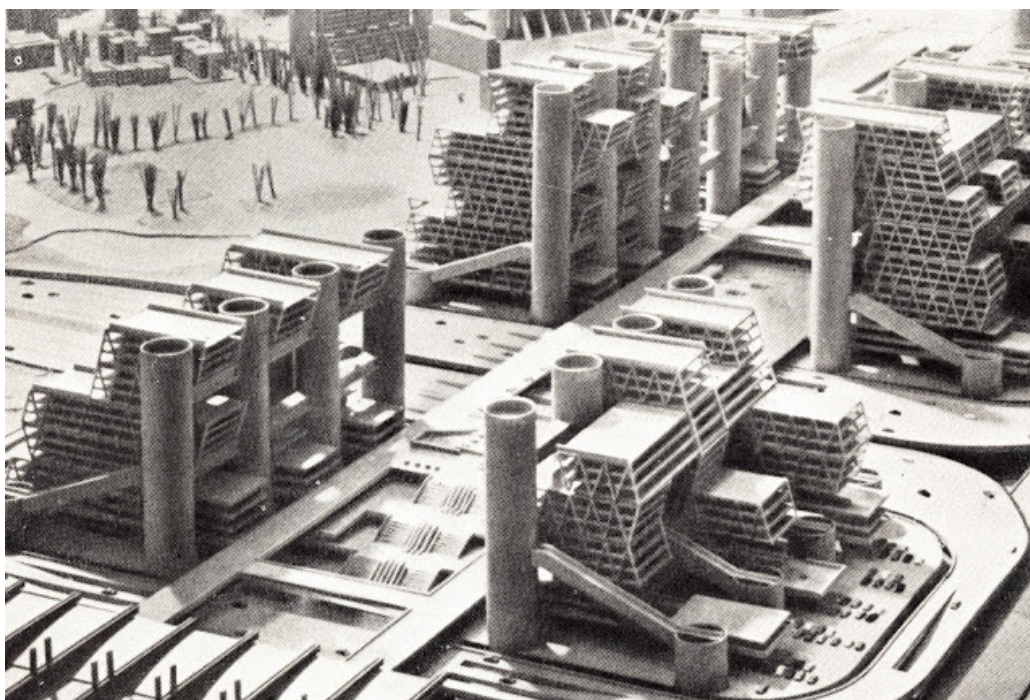
Annexe 33: Coupe transversale de Paris gare de Lyon, 2012 ³³



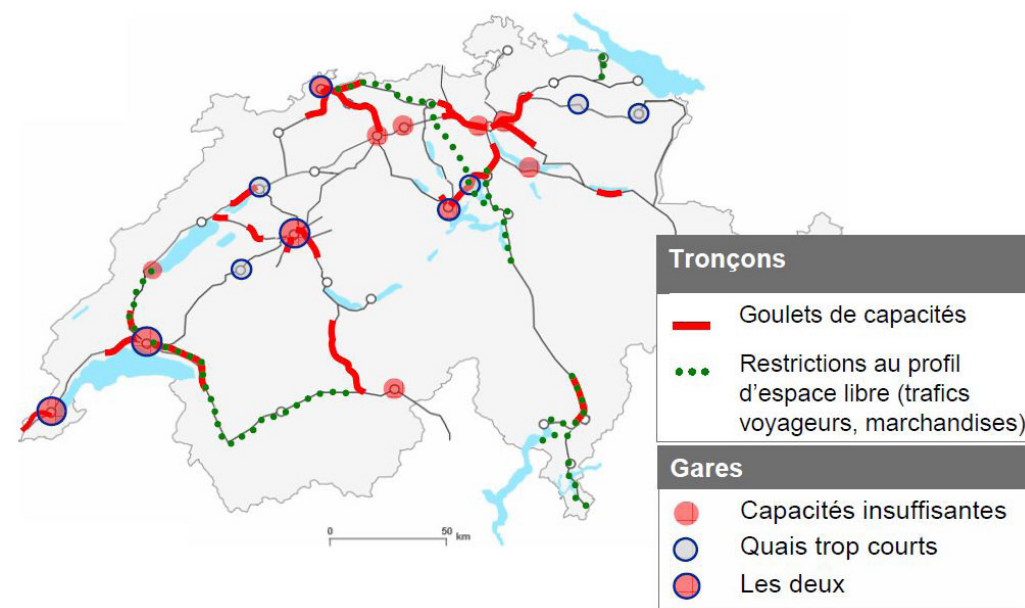
Annexe 34: Coupe transversale du centre d'échanges de Lyon-Perrache, 1976 ³⁴



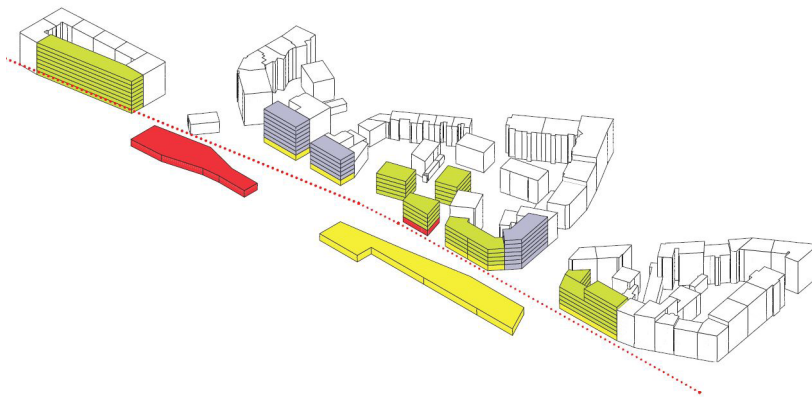
Annexe 35: Croquis d'analyse des flux autour de la nouvelle infrastructure, Rem Koolhaas, 1987 ³⁵



Annexe 36: Plan de reconstruction pour la ville de Skopje, Macédoine, Kenzo Tange, 1965 ³⁶

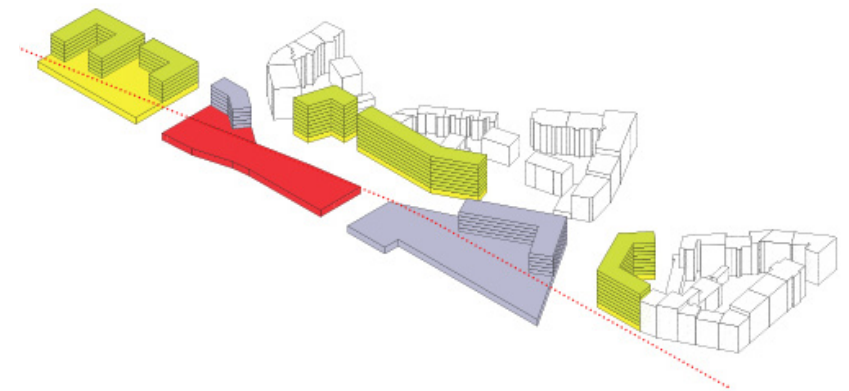


Annexe 37: Les goulets dans les gares et dans le réseau, projet Rail 2030 ³⁷



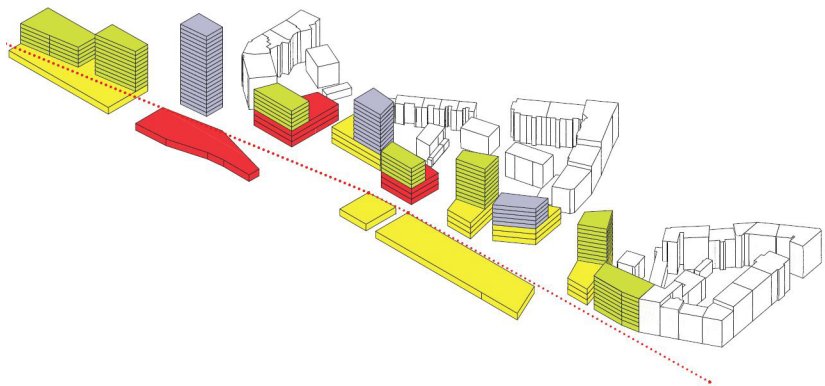
- Logements
- Activités
- Equipements public
- Services de proximité

De haut en bas:
 Annexe 38: Variante de plan d'intervention minimale sur le bâti, extension en surface ³⁸
 Annexe 39: Axonométrie ³⁹



- Logements
- Activités
- Equipements public
- Services de proximité

De haut en bas:
 Annexe 40: Variante de plan d'intervention: une allée verte sur la rue de Montbrillant, extension en surface ⁴⁰
 Annexe 41: Axonométrie ⁴¹



- Logements
- Activités
- Equipements public
- Services de proximité

De haut en bas:

Annexe 42: Variante de plan d'intervention: solution hybride des précédentes variantes, extension en surface ⁴²

Annexe 43: Axonomie ⁴³

REMERCIEMENT

Je tiens à remercier chaleureusement l'ensemble de mon groupe de suivi, la directrice pédagogique: la professeure Inès Lamunière, la professeure responsable de l'énoncé théorique: Elena Cogato Lanza, le maître *EPFL*: Antoine Vialle, pour leur précieux conseils et leurs aides pour le développement de l'énoncé théorique.

J'adresse un message tout particulier de remerciements à Monsieur Alain Léveillé pour l'entretien qu'il m'a accordé, les documents fournis mais également pour le fait d'avoir accepté d'être expert pour le projet final.

Je remercie également celles et ceux qui ont contribué au développement de ma pensée théorique par l'intermédiaire des entretiens ou de documentations fournies, en particulier: Laurent Gerbex, du bureau d'architecture *Itten+Brechbühl*, Lionel Spicher, du bureau *Jean-Paul Jaccaud Architectes*, Sarah Chapalay, du centre *iconographie genevois*, Tiziana Iannone Desmeules, du département d'infrastructure au *CFF*, Nicolas Foëx, du département de la conservation du patrimoine architectural pour la ville de Genève, Pierre Aysanoa, de l'*Office de l'urbanisme*, Lydia Schneider Hausser et Marsel, du *Collectif 500*, Jean-Jacques Oberson, architecte, Dominique Wiedmer-Graf, du *Département des constructions et de l'aménagement pour la ville de Genève*, et David Favre, du *Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture*.

Un grand merci aussi à ma famille pour les relectures et leur soutien.

“Les gares? Elles sont à la fois «les volcans de la vie» (Malévitch), «les plus belles églises du monde» (Cendrars), les «palais de l’industrie moderne où se déploie la religion du siècle, celle des chemins de fer. Ces cathédrales de l’humanité nouvelles sont les points de rencontre des nations, le centre où tout converge, le noyau de gigantesques étoiles aux rayons de fer s’étirant jusqu’au bout de la terre» (Théophile Gautier)”¹.

