

AGRANDISSEMENT DE LA GARE CORNAVIN ET REAMENAGEMENT URBAIN

Y A-T-IL UN PILOTE DANS L'AVION ?

Point de la situation à l'été 2022 et document de synthèse du Collectif 500 au terme d'un long processus de création d'un projet, suivi de quelques réunions d'information avec des représentants du Dpt de l'Aménagement à propos de l'évolution récente et malheureuse de ce même projet.

Rappel des faits

Suite à la volonté des CFF d'augmenter la capacité ferroviaire de Cornavin, et à la décision cantonale de privilégier la version souterraine, un concours sous forme de Mandat d'Etude Parallèle (**MEP**) a été organisé par la Ville de Genève et le Canton, avec la participation des CFF, entre 2015 et 2018. Le MEP a pour objectifs la définition d'une image directrice pour la réorganisation du pôle Cornavin (soit le projet de la gare et de son environnement immédiat place Cornavin, place de Montbrillant, rue des Gares et de Malatrex, etc..) et l'établissement d'un Plan Directeur de Quartier (**PDQ**).

Un accord unanime

Le projet retenu à l'unanimité en 2018 se distingue par son approche faite de **simplification et d'unification**, il libère les places de leurs encombrements inutiles, encourage la **perméabilité** du bâtiment de la gare en améliorant ses traversées, et crée **une identité forte** sur sa façade côté Montbrillant, jusque-là totalement négligée, par l'ajout d'une galerie couverte accompagnant les voyageurs jusqu'aux entrées intégrées de la future gare souterraine.

Le **bureau lauréat du MEP** (le consortium Guillermo Vasquez Consuegra + FRAR Architectes) est désigné pour **suivre et superviser** les aménagements prévus dans la gare et dans son environnement immédiat (Places de Cornavin et de Montbrillant).

Une réflexion sur les constructions et rénovations prévues dans le bas des Grottes est également menée entre 2018 et 2020 par les acteurs concernés (Service de l'Aménagement VGe, bureau lauréat, Collectif 500) afin d'englober les îlots 5, 6 et 7 dans la formulation du PDQ, qui définit les futures constructions par de petits gabarits, la multiplication des acteurs et implication de primo-coopératives, à même de gérer un territoire difficile. Ce PDQ, **adopté par le Municipal** (avec des amendements) a été **validé par le Conseil d'État en 2020**.

Il s'agit d'un document contraignant pour les collectivités publiques.

De son côté, lors de séances publiques le Collectif 500 a tenu informés les riverains, qui ont adhéré au consensus obtenu.

Un morcellement inexplicable

Pour des raisons non expliquées, le projet global et cohérent de Cornavin tel que défini par le MEP est à la suite, morcelé en trois parties : le projet du bâtiment de la gare est attribué à un nouveau bureau, la place Cornavin fait l'objet d'un appel d'offre, et le côté Montbrillant d'un nouveau concours organisé par la Ville.

La raison de ce revirement fournie par le Service de l'Aménagement serait le manque de moyens pour financer le mandat de supervision de l'ensemble du processus ; nous nous permettons d'avoir de gros doutes à ce sujet, puisqu'en ce faisant une somme énorme de travail est jetée à l'eau (3 ans d'organisation et de tenue du MEP, 2 ans d'études de faisabilité et de mise au point du PDQ, sans parler de la concertation et de l'implication des habitants tout au long du processus). De plus la tenue d'un nouveau concours injustifié (puisque cela n'a pas été le processus suivi pour la place Cornavin) côté Montbrillant ne représente certainement pas une économie.

Cette démarche a eu pour résultat d'éliminer l'équipe Vasquez Consuegra + FRAR du processus, et ainsi de priver l'ensemble du projet d'une conduite globale et cohérente alors qu'il était clairement prévu dans l'énoncé du MEP que le bureau lauréat assure le suivi de ce dossier, en tant que garant de son image et de sa cohérence.

Par ailleurs les maîtres d'œuvre, CFF et Ville, semblent travailler chacun de leur côté, ce que la formule du MEP devait précisément éviter.

Ajoutons que le non-respect du PDQ entraînera des oppositions justifiées.

Un projet à vau-l'eau

Le résultat de cette curieuse manière de procéder fera que sept ans après le lancement de la réflexion sur les aménagements à Cornavin et quatre ans après l'obtention d'un consensus, un nouveau projet, non-abouti, est présenté, qui ne tient plus compte du PDQ :

- la galerie couverte a disparu,
- les émergences de la gare souterraine, initialement prévues intégrées à cette galerie, sont isolées et éloignées du bâtiment, cassant l'idée même de l'unité de celui-ci,
- la piste cyclable en site propre côté Montbrillant, exigée par le Conseil Municipal, n'existe pas,
- la perméabilité de la gare est fortement compromise (à l'image notamment du projet de passage longitudinal de la HEAD que les CFF ont abandonné),
- le plan de reconstruction pour le bas des Grottes ne correspond en rien à l'image définie par le PDQ (gabarits et positionnement des immeubles, espaces publics).

Outre ces libertés prises avec le PDQ, il est à remarquer que de nombreux problèmes subsistent :

Place Cornavin :

- véritable îlot de chaleur (la proposition d'utiliser le couvert comme brumisateur nous laisse perplexes),
- sans sortie piétonne de la galerie souterraine,
- sans sortie de parking côté sud,
- fortement encombrée côté nord par les rampes d'accès et les transports publics,
- dépose-minutes prévues en souterrain et uniquement côté place Cornavin ; on peut légitimement supposer qu'elles se feront effectivement sur les trottoirs ou pistes cyclables des rues adjacentes comme cela se pratique déjà.

Place de Montbrillant :

- pas de piste cyclable dans un lieu qui sera bien encombré.

Rue et future place des Gares :

- l'accès piéton direct au passage des Alpes vers les Pâquis est coupé, passage quasiment obligé par l'intérieur de la gare avec détour pendant les heures de fermeture,
- problèmes évidents pour les personnes à mobilité réduite et les poussettes,
- entrée de la vélo-station nord en concurrence avec les livraisons au bâtiment de service des CFF,
- le projet d'organiser la totalité des livraisons du bâtiment de la gare par cette rue est irréaliste.

Ilots 5/7 des Grottes :

- les constructions actuellement proposées dans le nouveau plan ne correspondent qu'à un volume de droits à bâtir, sans considération du patrimoine urbain, de l'historique du quartier ni de son évolution récente ; la réflexion à propos de l'implantation des immeubles, du maintien des tracés des rues, de la dimension des espaces publics et de leur potentielle appropriation par les habitants et commerçants est abandonnée au profit d'une simple rentabilité de construction, qui reste à prouver.

Îlot 6 des Grottes :

- les démolitions d'immeubles d'habitation envisagées dans l'îlot 6 ne se justifient aucunement et sont en contradiction flagrante avec les engagements pris.

Bâtiment de la Gare :

- il devient un obstacle à la circulation piétonne, contrairement à la volonté affichée par tous les protagonistes jusqu'en 2020, d'en améliorer la perméabilité et de séparer au mieux les flux des

voyageurs de ceux des passants ; cet état provient clairement de la vision unilatérale de la gare souterraine, qui ne tient pas compte des contraintes urbaines de l'extérieur de la gare,

- l'habillage de la façade Montbrillant, sorte de casquette entre cosmétique et symbolique, n'a plus aucune fonction réellement significative, elle a en outre totalement perdu son côté emblématique; cela renforce le sentiment de dissociation entre une façade "noble" d'un côté et une façade "négligeable" de l'autre.

Circulations :

Autos

- problème des dépose-minutes et des taxis côté Cornavin, aucune solution côté Montbrillant,
- aucun accès à la gare du côté sud de celle-ci,
- accès à l'hôtel Cornavin inexistant.

Vélos

- accès malaisés aux vélostations par les rues des Gares et Malatrex par des pentes raides ainsi que par des ascenseurs inefficaces,
- réalité des usages non pris en compte (Cornavin comme lieu de passage et non comme destination pour de nombreux cyclistes),

Piétons

- sorties de la gare, en particulier de sa partie souterraine, entravée côté sud (accès à la rue Chantepoulet, etc..),
- détours sur le parcours des rues de Montbrillant et des Gares vers les Pâquis,
- circulation piétonne à l'intérieur de la gare péjorée,
- accès et sortie de l'émergence rue des Gares loin des transports publics,
- sortie étriquée du nord de la gare sur l'angle passage des Alpes/rue de Lausanne.

Chantiers

- il semble que rien n'est prévu en matière de parkings pour maintenir l'accès et le stationnement des très nombreux 2 roues à la gare pendant la durée des chantiers.

Quai 9 :

La question de la **relocalisation nécessaire de Quai 9** pendant et après les travaux n'a à notre connaissance, toujours pas trouvé de réponse. Malgré le soutien évident du quartier à cette institution qui a fait ses preuves dans la pacification de la scène de la drogue, il est à craindre qu'une solution boiteuse survenant au dernier moment ne laisse pas de temps à l'information et à la concertation nécessaires pour une réalisation sereine de ce déplacement.

Cette énumération, non exhaustive des problèmes, montre que d'une manière générale, les cheminements, les accès et les habitudes des riverains et usagers ne sont guère pris en considération dans les nouvelles propositions d'agrandissement de la gare Cornavin et d'aménagement urbain.

Conclusions : Tout ça pour ça

Au-delà des éventuelles contraintes techniques ou des appréciations personnelles des goûts et des couleurs, la mise à l'écart du bureau lauréat a conduit à ce que ce projet tourne le dos aux qualités relevées unanimement à l'issue du MEP. Le traitement nouvellement proposé des pourtours de la gare risque bien de consacrer son état actuel, avec une façade remarquable côté place Cornavin et un "arrière de gare" côté Montbrillant, relevant plus d'un enchaînement d'interventions, dont la seule cohérence est ferroviaire, sans tenir compte de la ville.

De ce qui était un projet cohérent, porteur d'une véritable vision et faisant consensus général en 2020 nous sommes passés, pour des raisons qui nous échappent encore, à un collage improbable et boiteux qui ne respecte ni le travail énorme réalisé en amont, ni les engagements pris, ni les processus démocratiques, ni la participation, et pas même la portée légalement contraignante du PDQ.

Le Collectif 500 regrette profondément cette situation et s'engagera pour éviter qu'un projet consensuel, réfléchi et cohérent ne se transforme en un nouveau raté de l'urbanisme genevois.

Il en appelle aux différents intervenants pour qu'ils retrouvent le chemin de l'intérêt commun.

Dans son opposition à la gare en surface, notre mouvement s'est toujours conçu comme force de proposition, il a participé au processus d'élaboration du PDQ, dont il a tenu les habitants et commerçants au courant lors d'assemblées publiques ; dans ce processus il a été considéré comme un partenaire par l'ensemble des protagonistes.

Nous constatons maintenant que ce partenariat a cessé d'exister dès la formulation de désaccords, sur simple décision du Service de l'Aménagement de la Ville de Genève. Malgré nos demandes ni la Ville ni les CFF n'ont montré l'intention de revenir au PDQ lors de nos dernières rencontres.

En l'état, le Collectif 500 ne peut donc que se désolidariser de ce projet qu'il ne cautionnera pas.