

Les blogs, en partenariat avec la [Tribune de Genève](#)

## Les Blogs

### Vu du Salève: Genève...

Un regard sur le Genevois au sens large et +

#### 500 mètres de ville en plus: trop tôt, trop tard! (mardi, 28 janvier 2014)

[500 mètres de ville](#) en plus s'invite - maladroitement - dans le débat du 9 février sur la densification des zones de développement, ces zones que les urbanistes des années 30 à 50 ont dessinées autour de la ville de Genève et de quelques villages, prévoyant d'un avenir et d'une croissance qu'on ne craignait pas alors.

500 mètres de ville en plus a toujours milité pour un pont routier et ferroviaire au-dessus de la rade, un projet très actuel. Il pourrait devenir un contre-projet à l'initiative UDC qui elle veut un tunnel entre le quai Wilson et le Port-Noir. Il s'inscrit un peu en amont de cet axe, bien plus près de la Ville que la traversée du lac entre le Vengeron et Collonge-Bellerive, que le TCS soutient désormais, lui qui a longtemps milité pour le tunnel ressuscité par l'UDC. Le Grand Conseil genevois doit décider s'il lui oppose un contreprojet auquel cas la commission aura encore un an pour en définir les contours.

Pas sûr que le pont de fer de 500mdv+ contribue à la sérénité des débats... Une fois encore, la coalition des non, des décroissants, des muséophiles va l'emporter, au grand bonheur de tous les mikados qui peuplent notre parlement et qui ne représentent plus que 60% des habitants de Genève - les autres sont privés des droits civiques - et moins de 50% de ceux qui y travaillent...

Dans son "[Projet pour une métropole transfrontalière](#)" qu'il rend public ce 28 janvier, 500mdv+ tamtame deux autres des ses dadas: la ville linéaire et le transfert de la gare centrale de Genève à la Praille.

L'ouvrage de 165 pages, réalisé par d'anciens maîtres et directeurs de l'aménagement officiel, apparaît désormais comme un point d'orgue d'une lutte perdue, celle de casser la logique de l'amibe. L'amibe et ses pseudopodes, c'est la forme du développement urbain de Genève qui s'opère le long des voies romaines qui rayonnent de la cité, un modèle que Cramer et ses urbanistes ont poussé à l'extrême dans le cadre de ce qui est devenu le Grand Genève, prolongeant les bras de l'unicellulaire jusqu'aux bourgades françaises et vaudoise de Nyon, de Ferney-Voltaire, de Saint-Genis, de Saint-Julien, de Reigner, de Bonneville, de Thonon.

500mdv+ plaide pour des alignements urbains longilignes, le long de la ligne de chemin de fer abandonnée du Pays de Gex, le long des rives du lac, le long du pied du Salève. Comme les bras de l'amibe, la ville linéaire n'a pas de centre, donc pas d'âme. Elle sort du cerveau d'urbaniste qui veulent imprimer leur marque dans le territoire contre le développement des bourgades qui ont un coeur, une identité, des rêves d'indépendance, des autorités propres. La ville ambiennaise comme la ville longiligne ne sont qu'alignements communistes de barres anonymes, dont on trouve les traces brutales dans les travaux de l'architecte genevois Braillard.

500mdv+ plaide aussi pour une gare centrale à La Praille, qu'il situe entre la mairie de Lancy, l'ancienne ferme Pictet, où un aïeul des banquiers actuels avait contribué avec son élevage ovin à acclimater en Europe le mouton mérinos..., et la route des Jeunes, construite par les chômeurs des années 30.

Le bon point de ce projet c'est de dire la vérité sur Cornavin, une gare trop petite pour accueillir le développement du trafic ferroviaire grandes lignes et RER, qu'une étrange coalition peut agrandir à des coûts pharaoniques et sans aucune perspective d'avenir.

Le mauvais point c'est de faire croire que le flux des voyageurs ira au-delà du Bachet de Pesay. Le CEVA réalise certes une connexion planifiée dès la fin du XIXe siècle mais sans issue. Jamais le Mont-Blanc ne sera percé d'un tunnel et il est très peu probable que la France rétablisse la voie du Tonkin en direction du Valais.

Personnellement, je penche franchement pour le projet de Charles Pictet, pas le banquier, l'architecte, qui défend le développement ferroviaire sur l'axe du plateau suisse et de la France suivant la ligne existante et promeut le transfert progressif de la gare de la Praille à Colovrex ou le transfert modal route rail air est idéal et offre des perspectives à long terme, comme la construction d'une ligne ferroviaire sur le côté Jura de la piste de l'aéroport pour relier la zone industrielle de Meyrin Satigny, offrant au Pays de Gex un raccordement ferroviaire. Cela implique de dédoubler la gare de Cornavin en faisant arriver les grandes lignes à l'aéroport d'abord avant d'arriver à Cornavin ou de rejoindre Annemasse. Ce schéma libérera des voies à Cornavin en attendant qu'un pont sur le lac établisse une connexion entre l'aéroport et la vallée de l'Arve puis Annecy. Mais ce n'est pas l'option de 500 mdv+.

Ce billet n'a pas la prétention d'épuiser les éléments contenus dans le [Projet pour une métropole transfrontalière](#). Nous y reviendrons donc. L'ouvrage a au moins la vertu de montrer qu'un autre développement est possible. Ce n'est pas le moindre de ses mérites.

Reste encore à faire œuvre didactique, comme l'a fait Studio Basel qui inspire nos aménagistes retraités. Créer une BD qui tente l'impossible mission d'expliquer au commun des mortels ce qu'est l'urbanisme. Peut-être qu'on trouve dans le monde fabuleux des ordijeux quelque chose, genre simcity, qui pourrait aider à faire avancer le chmilblik.

[Sur l'urbanisme on trouvera d'autres billets ici.](#)

On peut relire aussi le [blog Métropole Genève](#)

11:00 | [Lien permanent](#) | [Commentaires \(2\)](#) |  [Imprimer](#) | | [Facebook](#) | | |

<http://jfmabut.blog.tdg.ch/archive/2014/01/23/500-metres-de-ville-en-plus-trop-tot-trop-tard-252193.html>

Les blogs, en partenariat avec la [Tribune de Genève](#)