

Gares de Lausanne et Genève Cornavin : Deux récits de Luittes urbaines

NASFI, Alexandre Léo

Abstract

De nos jours, l'implication des habitants dans la construction de la ville devient quelque chose de plus en plus fréquent. Cependant entre la volonté des décideurs et des promoteurs, et celle des habitants il y a parfois une différence importante. Ceux-ci n'ont des fois pas la même vision pour le futur développement d'un quartier. On voit dès lors se créer des mouvements pour porter les revendications des habitants face à des projets d'aménagement qui ont un impact sur les environnements qu'ils habitent. Ce travail propose de retracer l'histoire de deux luittes urbaines qui ont pris place en Suisse romande. À savoir celle relative au réaménagement du quartier des Grottes à Genève, ainsi que celle qui concerne le quartier Sous-Gare à Lausanne. Ces deux espaces étant adjacents à des gares ils sont concernés par leurs agrandissements qui auront un effet sur ces quartiers et leurs habitants. Entre différences et similarités, ce travail a voulu approcher d'un peu plus près les conditions d'émergence et les mécanismes de mobilisation qui ont permis de porter ces luittes.

Reference

NASFI, Alexandre Léo. *Gares de Lausanne et Genève Cornavin : Deux récits de Luittes urbaines*. Maîtrise : Univ. Genève, 2018

Available at:

<http://archive-ouverte.unige.ch/unige:111625>

Disclaimer: layout of this document may differ from the published version.



UNIVERSITÉ
DE GENÈVE



Gares de Lausanne et Genève Cornavin: Deux récits de Luttés urbaines

Alexandre Nasfi

Septembre 2018

Faculté des sciences de la société

Maîtrise universitaire en développement territorial

Mention aménagement du territoire et urbanisme

Directeur : Prof. Laurent Matthey

Expert : Dr. Nicola Cantoreggi

Mémoire n° : 31



**UNIVERSITÉ
DE GENÈVE**

TABLE DES MATIERES

Introduction 7-9

Contexte 7
Aux études de cas..... 8
Problématique 9
Hypothèses 9

Entre mobilisation, mouvements sociaux et Luttres
urbaines 10-23

Littérature

Mobilisations et mouvements sociaux 10
La défense du bien commun 13
Crises urbaines..... 15
Urbanisme, capitalisme et gentrification : impact sur les pôles gare 16
Luttres urbaines et modes de mobilisation 19
Limites de la littérature et concepts d'analyse..... 22

Méthodologie 24-30

Corpus d'articles de presse 24
Les entretiens..... 26
Comptes rendus administratifs 29
Questionnements 30

Récit de Luttres 31-64

Lausanne et le quartier Sous-Gare

Description du projet 31
Une association et un Collectif : L'ARGL et le Collectif Gare 33
La Maison de Quartier Sous-Gare et la Plateforme..... 37
Les actions de la Plateforme et des milieux associatifs..... 39
Une fracture idéologique..... 40
Les leviers d'action limités de la Ville 42
Pendant ce temps-là les CFF poursuivent leur projet 44
Un bilan mitigé..... 45

Genève et les Grottes

Description du projet	47
Une découverte un peu par hasard	49
La constitution du Collectif 500.....	51
Jusqu'à tout va bien, et puis l'initiative arrive.....	53
Des remous politiques : à Genève comme à Berne l'initiative fait des vagues	56
Retournement de situation, quand soudain la variante souterraine s'impose.....	58
Le succès de l'initiative	60
La victoire, les retards : bilan	62
Une lutte de plus pour les Grottes, une victoire pour tout Genève.....	63

Analyse comparative 65-71

Un acteur clé: les CFF	65
Des façons de se mobiliser	66
Plusieurs formes de Luttés	69
Des résultats inégaux.....	70

Conclusion 72

Bibliographie 75

Annexes 84

SOMMAIRE DES ACRONYMES

APAG:	Action populaire aux Grottes
ARGL:	Association des Riverains de la Gare de Lausanne
Asloca:	Association suisse des locataires
ATE:	Association transports et environnement
CEVA:	Liaison ferroviaire: Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse
CFF:	Chemins de fer fédéraux
FAIF:	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
OFT:	Office fédéral des transports
PEP:	Plan d'extension partiel
PPA:	Plan partiel d'affectation
TDG:	Tribune de Genève

Résumé

De nos jours, l'implication des habitants dans la construction de la ville devient quelque chose de plus en plus fréquent. Cependant entre la volonté des décideurs et des promoteurs, et celle des habitants il y a parfois une différence importante. Ceux-ci n'ont des fois pas la même vision pour le futur développement d'un quartier. On voit dès lors se créer des mouvements pour porter les revendications des habitants face à des projets d'aménagement qui ont un impact sur les environnements qu'ils habitent.

Ce travail propose de retracer l'histoire de deux luttes urbaines qui ont pris place en Suisse romande. À savoir celle relative au réaménagement du quartier des Grottes à Genève, ainsi que celle qui concerne le quartier Sous-Gare à Lausanne. Ces deux espaces étant adjacents à des gares ils sont concernés par leurs agrandissements qui auront un effet sur ces quartiers et leurs habitants. Entre différences et similarités, ce travail a voulu approcher d'un peu plus près les conditions d'émergence et les mécanismes de mobilisation qui ont permis de porter ces luttes.

Introduction

Contexte

Les luttes urbaines et la question de la mobilisation citoyenne face à des projets d'aménagement sont aujourd'hui des enjeux reconnus par une multitude d'acteurs. En effet, autant les autorités publiques que les promoteurs doivent composer avec cette donnée, qui peut faire basculer le destin d'un projet. Les habitants ont de plus en plus un rôle à jouer dans l'aménagement de leur quartier. La multiplication des processus participatifs est un exemple assez flagrant de ce changement de paradigme. Ce type de réflexion s'inscrit dans la prolongation de ce que la littérature appelle « le droit à la ville », qui fut initié dans les années 1960 par Henri Lefebvre (Lefebvre, 1968), et qui reconnaît un certain droit de regard ou de participation des habitants sur les transformations urbaines. Ce courant continu avec d'autres auteurs, comme Gaudin qui s'intéresse aux changements de paradigmes dans l'urbanisme, et aux relations entre citoyens et pouvoirs publics (Gaudin, 1989). Ou dans une veine plus critique et plus anticapitaliste, comme Jean-Pierre Garnier, qui s'intéresse à la place des individus dans les espaces urbains à l'ère d'une société néolibérale et sécuritaire (Garnier, 2010). C'est donc dans le prolongement de cette pensée que s'inscrit l'analyse des mobilisations citoyennes. À l'époque actuelle, les individus semblent plus enclins à participer à la planification urbaine et les pouvoirs publics mettent également en place de façon plus systématique des mécanismes pour informer et/ou pour faire participer la population. Il est dès lors pertinent de s'intéresser à ces mobilisations qui de nos jours, contribuent à façonner la ville et qui lui donnent un visage peut-être plus en adéquation avec les volontés de ses habitants.

Une des ambitions de ce travail est de se pencher sur les mécanismes de mobilisation de ces collectifs citoyens afin de mieux comprendre leurs actions, leurs conditions d'émergence, ainsi que leurs dynamiques de fonctionnement. C'est aussi l'aspiration de ce travail que de traiter plus en profondeur des luttes qui visent à préserver, ou à modifier selon les désirs des habitants, l'espace urbain. Le deuxième pôle de cette étude est centré sur une analyse empirique de deux cas de luttes contre un projet d'aménagement. La première analyse se penche sur le projet de la gare de Lausanne, et la seconde sur le projet de la gare de Genève Cornavin.

Les dernières décennies ont vu l'accroissement rapide de la mobilité, d'abord individuelle avec la démocratisation de l'automobile dans les années 1960, puis plus récemment collective avec les transports en commun. Aujourd'hui le flux toujours plus important de voyageurs, et surtout l'augmentation de la pendularité crée des situations où il faut répondre toujours plus vite (et presque de manière constante) à ces problématiques afin de ne pas se faire déborder par la masse de personnes qui se déplacent quotidiennement. Ces prochaines années vont être déterminantes pour le transport ferroviaire helvétique. Le projet « Léman 2030 » s'inscrit dans cette volonté de s'adapter à cette augmentation des flux de voyageurs. Les deux cas qui seront abordés dans ce travail, à savoir les réaménagements des gares de Lausanne et de Genève, font partie de ce projet.

Il est important de mentionner que l'un des acteurs majeurs quand il s'agit de ferroviaire, est

naturellement les CFF. L'ex régie fédérale est en effet un des plus grands propriétaires fonciers de Suisse. La localisation de leurs terrains se fait principalement aux alentours des gares, ce qui leur permet d'avoir un impact important dans les transformations urbaines des grandes villes suisses. (<<https://company.sbb.ch>>)

Aux études de cas

Les deux cas d'étude traitent du réaménagement de deux gares romandes, à savoir celle de Lausanne et celle de Genève Cornavin. Ces deux chantiers font partie d'un plan plus large «Léman 2030». À travers ces deux projets, le but des CFF est d'améliorer la connexion entre Lausanne et Genève. D'après les prévisions les flux vont grandement augmenter dans les prochaines années d'où la nécessité d'adapter ces infrastructures. Dans le cas de la gare de Lausanne les travaux sont prévus entre 2017 et 2025 ; quant au budget de cette monumentale entreprise, il est estimé à 1,2 milliard de francs. Concernant la gare de Genève Cornavin, la problématique initiale est également liée à une question de saturation. Les CFF, conscients de ces enjeux, proposent alors le rajout de deux voies supplémentaires en plus des huit actuelles, à l'horizon 2025. Cette décision augmenterait alors de 40% les capacités de la gare de Genève. (<<https://company.sbb.ch>>)

Mais la question qui a suscité les plus vives réactions concerne les deux variantes possibles de cette extension. L'une proposait un agrandissement en surface, ce qui aurait comme implication de condamner environ 350 logements et 300 emplois sur le quartier des Grottes et à proximité. La seconde préconise quant à elle une extension souterraine de la gare, ce qui aurait pour avantage de ne menacer aucun logement. Concernant les collectifs impliqués dans ces processus de réaménagements, ce travail va se concentrer sur les principaux mouvements qui ont œuvré autant à Lausanne qu'à Genève pour faire passer leurs visions des choses et défendre les intérêts des habitants.

À Lausanne les revendications ont particulièrement été portées par deux associations : le « Collectif Gare » et (l'Association des riverains de la gare de Lausanne) l'ARGL. Créées respectivement en été et en automne 2011 ces deux structures se sont mobilisées parce que les habitants ne se sentaient pas intégrés dans les discussions concernant le réaménagement de la gare. Elles voulaient ainsi représenter la voix des habitants dans ce débat. Même si ces deux mouvements ont des divergences idéologiques, ils luttent pour le sort des habitants et l'avenir du quartier Sous-Gare. (<<http://collectif-gare.ch/>> ; <<http://argl.ch/wordpress/>>)

À propos de la gare de Genève, la mobilisation s'est faite principalement à travers le « Collectif 500 ». Ce collectif s'est constitué en novembre 2011 quand les intentions des CFF de construire une extension de la gare en surface se confirmaient. Ils ont ensuite lancé l'initiative sur une extension souterraine qui a rencontré un succès considérable. Ce mouvement s'est mobilisé pour la préservation d'une partie des logements se situant dans le quartier des Grottes, logements qui étaient menacés avec le projet des CFF. (<<http://www.initiativecornavin.ch/luttons/>>)

Problématique

Ce travail a pour ambition de retracer, et d'analyser comparativement deux luttes urbaines romandes. Mais, plus globalement, il désire s'intéresser aux mécanismes d'émergence, et aux actions de ces collectifs, et de ces associations. Comment des mouvements sociaux se mobilisent dans les villes sur des thématiques « urbaines » ou ayant trait à l'aménagement du territoire ? Comment se concrétise l'implication des citoyens, des habitants dans ce domaine, comment se constituent et s'organisent ces mouvements sociaux ? Et aussi peut-on se faire une idée de leurs impacts sur les villes et sur le territoire ? Voilà autant d'interrogations qui paraissent pertinentes au vu de l'importance croissante que l'on donne aux habitants dans les projets d'aménagement. Ces phénomènes d'*empowerment* des citoyens ne sont pas nouveaux, mais ils sont aujourd'hui quasi institutionnalisés par des mécanismes de consultation et de participation. Mais cela ne suffit parfois pas à faire entendre la voix du peuple quand celle-ci est fondamentalement en désaccord avec un projet. S'il n'y avait jamais de contestation, il n'y aurait alors jamais de mobilisation et de création de collectifs luttant contre des formes de réaménagement. La question de recherche plus formalisée se poserait ainsi :

« Comment les mouvements sociaux se lançant dans des luttes urbaines sont-ils des moteurs de transformation et de changement au sein des villes ? »

Avec une deuxième question qui émerge en filigrane :

« Par quels moyens ces mouvements portent-ils leurs revendications, et comment ces luttes transforment-elles la pratique de l'urbanisme ? »

Hypothèses

Les hypothèses serviront à guider la réflexion avant d'être discutée dans la partie conclusive du travail. La première soutient que les luttes urbaines et les mouvements sociaux qui se mobilisent pour des questions relatives à la ville permettent une transformation de l'espace plus en adéquation avec les volontés des habitants. Par ailleurs, même s'il n'y a pas de transformations, ou que celles-ci ne vont pas dans le sens souhaité par les habitants, le fait de s'investir, de résister et finalement de débattre avec les pouvoirs publics et les porteurs de projets qui n'ont pas la même vision que les militants crée un espace d'expression. Le fait que tout le monde (théoriquement) puisse donner son avis même s'il n'est pas en accord avec les décideurs donne une forme de légitimité au projet.

La deuxième hypothèse concerne les capacités de mobilisation des groupes. Elle suppose qu'il y a, suivant les endroits, les contextes socio-historiques des lieux, des « terreaux » plus ou

moins fertiles pour la contestation. Ces dispositions à la mobilisation dépendent aussi du profil des gens qui vivent dans ces quartiers, ainsi que de la potentielle cohésion qu'il peut y avoir entre les habitants de ces lieux. Le sentiment d'appartenance aux lieux peut de plus jouer un rôle dans ces facteurs de mobilisation. Cela signifie que la différence de contexte, de lieux, de collectifs, et de profil des habitants-militants a une influence significative sur le succès de la mobilisation et sur son résultat final.

La troisième hypothèse qui est soutenue dans ce travail s'intéresse aux relations entre les différents acteurs, et comment ces relations ont transformé les rapports de force entre pouvoirs publics, porteurs de projet, et les groupes sociaux qui se mobilisent. L'hypothèse est que le fait d'avoir plus systématiquement des mobilisations pousse les autorités à devoir dialoguer avec les habitants, les militants. Ce « dialogue » plus régulier modifie dans une certaine mesure le paradigme d'un urbanisme qui se fait de manière complètement « top-down ». Cette évolution a un impact sur la pratique de l'urbanisme d'aujourd'hui, qui se veut plus inclusive avec les populations concernées. La preuve en est la création d'espace de discussion en amont des processus qui devient quelque chose de plus en plus fréquent.

Entre mobilisation, mouvements sociaux et Luttes urbaines

Littérature

Mobilisations et mouvements sociaux

La définition même d'un mouvement social reste encore aujourd'hui un exercice compliqué tant ces différents mouvements sont divers. Mais un des points de départ reste néanmoins l'aspect collectif de ces mouvements. Pour le sociologue Alberto Melucci un mouvement social peut se définir ainsi : « [...] *l'action collective comme l'ensemble des conduites conflictuelles dans un système social. Une action collective implique la lutte de deux acteurs dont chacun se caractérise par une solidarité spécifique et s'oppose à l'autre pour l'approbation et la destination de valeurs et ressources sociales* » (Melucci, 1978, pp. 37-38). Même si Melucci donne une définition relativement rigide du phénomène, d'autres auteurs ont plus récemment remis en question le fait d'avoir une définition stricte des mouvements sociaux, à l'instar d'Olivier Fillieule qui dans « *De l'objet à la définition de l'objet. De quoi traite finalement la sociologie des mouvements sociaux ?* » soutient que « *pour qui veut aujourd'hui cerner les limites des objets auxquels la sociologie des mouvements sociaux est susceptible de s'intéresser, il est nécessaire de bien comprendre comment se sont successivement enchaînées, de manière cumulative, ou sur le modèle de la terre brûlée, les définitions* » (Fillieule, 2009, p.15).

Une des interrogations relatives à l'objet de ce travail est de se demander comment ces luttes urbaines s'intégraient dans le champ de la sociologie des mouvements sociaux. Est-ce que l'on peut penser les luttes urbaines comme un mouvement social, est-ce que celles-ci ont les

mêmes dynamiques et les mêmes modes de fonctionnement ? À nouveau, malgré l'intérêt de ces interrogations il faut garder à l'esprit la multiplicité des formes que peuvent prendre ces mouvements sociaux. Cependant, il y a des éléments communs qui les font rentrer dans cette catégorie. L'aspect collectif, ainsi que la dimension volontariste de l'engagement, et également la recherche d'un changement ou au contraire la lutte contre un changement (Fillieule, 2009). De ce point de vue là, les luttes urbaines s'inscrivent effectivement dans la définition d'un mouvement social.

Ce qui différencie chaque groupe ce sont les intérêts qu'ils veulent défendre. Ces intérêts sont extrêmement variés et vont de la défense des écosystèmes marins avec des mouvements comme Greenpeace ou Sea Shepherd, à la promotion des armes à feu avec des associations comme la NRA américaine, ou ProTell en Suisse, en passant par les partis politiques classiques et les syndicats. À travers cette variété de formes, il faut imaginer les différents degrés d'institutionnalisation selon les ressources des différents groupes. La notion de « cause » à défendre est centrale c'est même le point de départ de la mobilisation, c'est cet élément qui va rassembler des individus isolés en un collectif. « *Il s'agit d'un agir-ensemble intentionnel, marqué par le projet explicite des protagonistes de se mobiliser de concert, cet agir-ensemble se développe dans une logique de revendication, de défense d'un intérêt matériel ou d'une "cause" »* (Neveu, 1996, pp. 10-11). Dans le cas des luttes urbaines, l'intérêt matériel à défendre peut s'apparenter à la conservation d'un certain patrimoine, ou comme dans le cas qui nous intéresse à la sauvegarde de logements. Et la « cause » à défendre serait quant à elle une certaine vision, un imaginaire du quartier et de cohésion sociale que les individus et les habitants veulent défendre, qui est suffisamment significatif à leurs yeux pour qu'ils décident de se mobiliser.

Un des principes fondamentaux de la sociologie des mouvements sociaux, c'est la question des ressources. Comme le confie Erik Neveu, cela déplace le curseur de la question du « pourquoi » à la question du « comment ». « *Il ne s'agit plus comme dans le modèle collective behaviour, de se demander pourquoi les groupes se mobilisent, mais comment se déclenche, se développe, réussit ou échoue la mobilisation »* (Neveu, 1996, p. 53). Il est possible de dénombrer beaucoup de ressources différentes, et plusieurs classifications et typologies ont par le passé été produites, mais disons que la distinction importante se fait particulièrement entre les ressources matérielles et les ressources immatérielles. Les premières font référence à tout ce qui est argent, techniques de communication, infrastructures, alors que les deuxièmes sont en lien avec les savoirs et savoir-faire (Fillieule, 2010).

Cette théorie prône également la vision des mouvements sociaux comme une économie, une industrie, où ils fonctionneraient de manière semblable à une entreprise (Neveu, 1996). Mais cette idée doit être nuancée tant il y a une diversité dans les mouvements sociaux, même si on comprend bien ce lien avec l'économie. « *En se référant aux travaux des économistes du "choix rationnel" (Buchanan, Downs, Tullock), McCarthy et Zald développent alors une forme de théorie économique de la firme et du marché appliquée aux SMO (social movements organisations) »* (Neveu, 1996, p. 55). On voit alors toute l'importance d'une bonne stratégie de communication, ou de savoir s'entourer des bonnes personnes (politiciens, experts etc.).

On comprend dès lors que le succès ou l'échec d'une lutte dépend des ressources disponibles et de leurs mobilisations. Dans le cas des luttes urbaines qui nous intéressent, il faut savoir que les ressources à disposition étaient souvent modestes, compte tenu de la petite taille des collectifs. De plus il existe aussi un élément en rapport avec la temporalité qui diffère par rapport à la théorie et qui peut être vu comme une limite. Dans la théorie, les cas d'étude sont principalement des mouvements inscrits dans une longue durée. Quand on pense à des partis politiques, aux grandes ONG, ou aux syndicats, ceux-ci ont pour but de pérenniser leur situation afin de perdurer dans le temps. Dans le cas des luttes urbaines qui se mobilisent contre des projets d'aménagement, cette temporalité est différente. Car le projet a une date précise de réalisation. Il y a un laps de temps, une période pendant laquelle il faut se mobiliser. Une fois que le projet est entériné de manière définitive, les moyens d'opposition deviennent plus compliqués. Cet aspect temporel, ces dates fixes dans le temps, modifient aussi la marge de manœuvre dans la mobilisation.

En ce qui concerne la mobilisation en tant que telle, il y a un point théorique qu'il est pertinent d'aborder pour comprendre la logique selon laquelle les individus se mobilisent ou non pour une cause. C'est ce qu'on appelle le *paradoxe d'Olson*, qui se penche sur le calcul coût-bénéfice effectué par les individus. La théorie a inclus les principes de l'*homo oeconomicus* et du calcul rationnel dans les concepts de mobilisation. Les personnes ont des intérêts communs qui devraient les pousser à la mobilisation pour défendre leurs causes, leurs idées, et dans les cas qui nous intéressent un environnement, un logement, une vie de quartier. Dans ce contexte-là, on pourrait imaginer que la seule solution permettant aux individus d'être «bénéficiaires» serait la mobilisation, puisque l'alternative signifie la non-défense de leur cause et donc l'abandon de la volonté de changement qui les motivaient. Cependant il existe une autre possibilité où la non-mobilisation peut être bénéfique « *Mais c'est oublier le scénario du passager clandestin (free rider). Il existe une stratégie plus rentable encore que la mobilisation : regarder les autres se mobiliser. Le cas classique du non-gréviste qui bénéficie de la hausse de rémunération conquise par la grève sans avoir subi les retenues de salaires consécutives en témoigne* » (Neveu, 1996, p. 46). L'idée est qu'il est possible d'attendre passivement que d'autres se mobilisent pour « notre » problématique. On atteint la même finalité avec un coût, un investissement minimal. Mais cette situation n'est pas non plus complètement bloquée. Olson élabore son modèle avec la notion « d'incitation sélective », qui doit permettre de rendre plus attractive la mobilisation afin d'en abaisser les coûts. Pour ce faire on peut par exemple proposer des avantages aux personnes qui adhèrent et se mobilisent. Mais il faut également avoir les ressources suffisantes pour pouvoir proposer de tels avantages, et cela rejoint aussi la notion de ressources. Finalement même si le *paradoxe d'Olson* a montré quelques limites, il reste approprié pour comprendre des mécanismes de mobilisation et de non-mobilisation, ainsi que pour appréhender plus particulièrement les comportements individuels.

Au-delà des perspectives purement théoriques et fonctionnalistes, il faut de plus prendre en compte le facteur émotionnel qui joue un rôle dans la mobilisation. Comme répété à plusieurs reprises il y a derrière ceci la volonté de s'engager pour une cause que les individus veulent défendre, pour sauvegarder un environnement.

« L'engagement des uns et des autres n'est jamais le simple prolongement d'une réflexion portant sur des préceptes moraux, ou bien encore sur un calcul préalable d'un bénéfice tactique ou économique. La recherche d'un avantage, la lutte contre des désagréments, la dénonciation du sort scandaleux réservé à d'autres que soi-même implique et engage nécessairement des émotions, telle que le courage de s'opposer aux puissants, la compassion pour les plus faibles, la sympathie pour une lutte menée par d'autres, etc. » (Traini, 2009, p. 12).

Enfin, dans les cas qui seront traités dans ce travail, il y a aussi une notion de lutte dans un rapport de force qui est inégal entre des groupes de citoyens-habitants, des représentants des autorités, et un acteur de poids comme les CFF. La mobilisation est aussi liée à la dénonciation de cette inégalité, et revêt de ce fait également une dimension morale et émotionnelle.

La défense du bien commun

Lorsque l'on s'intéresse aux mobilisations, une des questions qu'il est préalablement essentiel de se poser, est celle des raisons qui poussent des individus à « s'associer » dans ce type de démarche. La notion de bien commun qui va être évoquée ici est un facteur qui joue un rôle dans la mobilisation. La défense d'intérêts communs est un point de départ, et un moteur dans le domaine des luttes urbaines.

Ces intérêts communs, comme ils sont parfois appelés regroupent évidemment plusieurs définitions, mais dans les cas qui nous intéressent, ils sont liés à certains droits fondamentaux comme le droit au logement, ou le fait d'être à proximité d'équipements publics, ou encore plus globalement à la défense d'un environnement urbain qui est cher aux habitants. Dans la pratique on remarque que la défense de ces intérêts est souvent un motif de mobilisation. Par exemple dans le cas du quartier des Grottes à Genève, les habitants de cet espace se mobilisent pour la sauvegarde de leur quartier depuis des décennies. Leur lutte, tourne aussi autour de la défense d'un certain mode de vie à conserver qui serait dans une certaine mesure menacé dans la Genève d'aujourd'hui. Au sein de ces luttes, il existe également l'idée qu'il faut se mobiliser contre un système de valeurs qui ne correspond pas à la vision de la société que ces mouvements, ces collectifs prônent.

L'évolution de la société vers un mode de vie basé principalement sur l'individualisme joue également un rôle dans cette réflexion. Celui-ci a d'ailleurs façonné un monde où la place du collectif n'est pas valorisée. Ces mobilisations naviguent bien souvent à contre-courant de ce genre de conception néolibérale. C'est parce que l'on évolue dans un monde où les trajectoires de vie se jouent principalement de façon individuelle, que l'on a laissé de côté l'aspect collectif de la vie en société. Les plans de carrière, ainsi que des volontés matérialistes comme le fait de posséder son propre logement ou une voiture, finalement cette «sacralisation» de la propriété privée, a éloigné les individus les uns des autres. Pour le médecin et essayiste Axel Kahn, la pensée libérale, et de nos jours le néolibéralisme, a encouragé ce mode de vie basé sur des intérêts individuels.

« De tout temps jusqu'aux XVII et XVIII siècles, le but de l'économie pris aussi bien

dans son sens originel – ce qui a trait à la sphère domestique – que moderne a été, dans un contexte de pénurie ou au moins de rareté des biens, de satisfaire tout à la fois les besoins et intérêts individuels et de poursuivre le bien commun, c'est-à-dire de la communauté. L'évidence de ce concept est pour la première fois remise en cause par l'émergence de la pensée libérale qui se fonde sur la prise en compte désabusée de la nature essentiellement égoïste des hommes. Comment concilier cette dernière avec le souci du bien commun, et convient-il de s'en préoccuper ? » (Kahn, 2013, p. 8).

Cela rejoint également les théories concernant l'*homo oeconomicus*, où finalement les êtres humains sont emprunts de rationalité, et leur objectif est de maximiser leur satisfaction, ainsi que leur utilité. Avec l'idée que nous serions dans un constant calcul coût-bénéfice et que c'est selon cet unique principe que nous serions mus. Mais la réalité est heureusement plus complexe que cela, même s'il est vrai que ces principes dominent une partie du monde dans lequel nous vivons.

Aujourd'hui l'individualisme est un synonyme de liberté pour beaucoup, c'est cela qui est vécu comme un espace de liberté et non le domaine du collectif. Pour une majorité de citoyens occidentaux, le collectif n'est pas vu comme un champ de liberté parce que l'expérience du collectif se fait par la consultation, la négociation et le compromis. Ces éléments sont plus perçus comme des vecteurs qui limitent la liberté individuelle que comme des facteurs d'épanouissement personnel. Le fait de devoir se concerter pour développer un projet, ou faire une activité est vu dès lors comme une limitation du champ des possibles.

Mais comme nous ne vivons pas dans un monde complètement manichéen, il y a évidemment des aspects de la vie de tout un chacun qui se jouent en collectivité. Le fait de vivre dans un logement locatif, d'aller au parc ou la place de jeu, ou d'utiliser des équipements collectifs, sont autant d'expression d'une vie qui se fait également en collectivité. Tout ceci permet également la création d'un sentiment d'appartenance à un groupe. Ce sentiment est ici fortement lié à un environnement, un habitat commun. On peut alors se questionner en termes de bien commun. Est-ce que l'on peut voir une portion de ville, un quartier, un parc ou un équipement public comme un bien commun ? Mais cela ne se mesurerait-il pas en termes de mobilisation ? Dans la mesure où des citoyens sont prêts à se regrouper et à se mobiliser pour la défense d'un espace, d'un lieu cela prouverait que ce lieu a une signification, une symbolique collective suffisante pour que des habitants luttent pour le maintien de ces espaces.

Le bien commun est vu par Riccardo Petrella comme une des facettes de l'Etat social, du *welfare state* comme il est décrit dans son ouvrage *Le bien commun éloge de la solidarité*. Ces droits que décrit Petrella peuvent avoir autant une forme immatérielle que matérielle. Pour n'en citer que quelques'un, il y a par exemple le droit au travail, un revenu décent minimal pour tous, une scolarisation obligatoire gratuite, ainsi qu'un accès universel aux services communs de base. Ce dernier point est en effet intéressant, car il comprend un accès au logement, à des services comme l'eau, le gaz et l'électricité. Ces différents éléments sont les conditions minimales, et nécessaires pour vivre dignement dans une société moderne. (Petrella, 1996) Même s'il est vrai que dans de nombreux endroits au nord comme au sud ces services ne

sont pas accessibles à tout le monde. On comprend pourquoi ces biens communs font l'objet de mobilisation. Particulièrement quand on anticipe une dégradation de ces conditions de vie. Que ce soit une hausse de loyer, de l'électricité ou la destruction d'un espace vert (pour ne citer que quelques exemples), l'envie de sauvegarder un environnement, ou de le rendre meilleur pousse les habitants à se mobiliser. Il est intéressant de remarquer que c'est dans ces situations, où l'importance du collectif prend le pas sur l'individualisme qui caractérise habituellement nos sociétés que soudain on réalise que, seul, nos leviers d'action sont bien plus limités qu'en groupe.

Crises urbaines

Les crises urbaines sont au même titre que la défense des biens communs, un des points de départ des mobilisations dans un contexte urbain. C'est parce qu'il y a une situation qui devient inacceptable aux yeux de la population que celle-ci se mobilise. Cela peut aller de la destruction de logement, à l'augmentation de loyer, en passant par la disparition de services qui sont normalement assurés par l'Etat (ligne de transport, fermeture d'hôpitaux, d'écoles) pour ne citer que quelques exemples. C'est lorsque ces droits sont menacés que ces crises émergent.

Historiquement, ces moments de tensions ont toujours existé. Depuis que l'on pense l'aménagement des villes, et encore plus avec des phénomènes de croissance démographique, cela crée des différends entre les divers acteurs de la ville. D'un côté les pouvoirs publics et certains privés qui l'aménagent et de l'autre la population qui est tributaire des décisions des premiers. D'après l'auteure Danièle Voldman c'est « *toujours à partir d'un diagnostic de crise de l'aménagement que sont dénoncé certains des maux urbains* » (Voldman, 1999, p. 7). Elle cite plusieurs exemples qui sont aujourd'hui bien connus tels que le développement des zones périphériques qui ont donné lieu aux banlieues actuelles, la crise du logement qui s'apparente plus à une pénurie, ou encore la lutte contre l'exclusion. La question est également de sortir de cette analyse uniquement basée sur la crise pour penser l'urbain. Et c'est ainsi que Danièle Voldman en se référant à Donatella Calabi traduit cette idée : « *En refusant d'utiliser la crise comme système interprétatif, en récusant le diagnostic pathologique pour penser historiquement l'urbain de notre temps autrement qu'en termes de crise, on sort d'un cadre épistémologique légué par les penseurs de la ville depuis l'âge classique et repris tout au long du siècle* » (Voldman, 1999, p. 9). C'est aussi en sortant de ce schéma de pensée où les actions qui sont menées le sont généralement pour répondre à une situation problématique que l'on peut créer un contexte favorable pour d'autres types d'initiatives. En pensant différemment cela permet de donner plus d'espaces à de nouvelles façons d'agir et de réfléchir à la construction de la ville.

D'après Jacques Donzelot, un facteur important de l'émergence de certaines crises urbaines, est lié à l'exclusion d'une partie de la population dans des zones périphériques. C'est cette ségrégation socio-spatiale entre des classes populaires qui sont physiquement éloignées des centres où se trouvent les richesses qui pose problème. Le fait de ne pas avoir les mêmes

chances de réussite sociale parce qu'on se situe dans une de ces zones d'exclusion crée des tensions. On réalise alors que la question est aussi liée au transport et à la mobilité. On a arbitrairement parqué certaines couches de la population dans des zones excentrées, ce qui rend leur mobilité bien plus difficile. Donzelot fait également remarquer que les personnes qui se trouvent dans ces quartiers n'ont quasi aucune chance de pouvoir changer de lieu de résidence, ce qui perpétue ce sentiment d'exclusion. *« Cette population est aussi celle qui ne bénéficie d'aucune possibilité de mobilité résidentielle et se trouve assignée à résidence »* (Donzelot, 2003, p. 41). Évidemment que l'explication de ce phénomène est multiple, mais pour cet auteur la manière dont on a pensé l'urbain joue un rôle important.

« Peut-on parler de crise urbaine ? Si l'on se demande ce qui produit cette marginalité, cette violence, il est évident que la réponse relève du registre purement socio-économique. C'est la transformation des rapports de production qui en fournit l'explication. Par contre, si l'on se demande ce que produit cette nouvelle concentration de pauvreté et les manifestations violentes qui lui sont associées, on voit bien que l'urbain fournit une grille de lecture essentielle » (Donzelot, 2003, p. 38).

Les crises urbaines comme les décrivent ces auteurs ne mènent pas systématiquement à une forme de lutte urbaine. Néanmoins elles illustrent une situation où l'exclusion, la dégradation de l'environnement urbain, et un abandon des autorités pour certaines tâches qui normalement leurs sont imparties, crée un mécontentement des habitants. Ces habitants qui se révoltent parfois de manière violente et désorganisée, dénoncent finalement le même type de problématiques que l'on peut retrouver dans d'autres exemples de luttes urbaines.

Ces différents éléments vont par ailleurs dans le sens de l'article de Voldman, qui soutient que l'évolution des villes, ou du moins d'une partie des politiques publiques concernant les villes, avancent de manière incrémentale. Où la réponse se fait crise après crise. C'est quand on aperçoit le problème, qu'il est déjà « installé », que l'on commence à mettre en œuvre une réponse adéquate. Cette critique peut bien sûr être discutée, car cela signifierait que les mesures qui sont prises sont fatalement dénuées de toute anticipation de la part des acteurs décisionnels. Cependant il faut reconnaître que les crises urbaines sont symptomatiques d'une forme de dysfonctionnement qui peut pousser à la mobilisation, voir à la révolte.

Urbanisme, capitalisme et gentrification : impact sur les pôles gare

Le capitalisme comme doctrine économique et politique a aujourd'hui gagné tous les champs, tous les aspects de la société. Du sport à la culture en passant par le monde du travail, il y a toujours à un moment donné une question liée à des profits financiers. L'urbanisme n'échappe pas à cette logique : *« Le monde urbain, pas plus que n'importe quelle autre sphère du monde social, n'échappe à cette emprise, la phase néolibérale d'absorption capitaliste des surplus par l'urbanisation n'ayant fait qu'accentuer la dépossession des citoyens appartenant aux classes dominées au profit d'une minorité de privilégiés »* (Garnier, 2010, p. 11). La ville et la valeur foncière qu'elle symbolise, représente des potentiels financiers immenses. Que ce soit en termes de logements, de surfaces commerciales, ou d'espaces publics, ces terrains peuvent être transformés en ressource monétaire.

Aujourd'hui certaines politiques publiques recherchent explicitement à exploiter cette ressource afin d'en tirer profit. « *L'essence des politiques urbaines d'inspiration néolibérale est de faire reposer la production de l'urbain sur les exigences de la création de valeur par des agents économiques privés, au détriment des mécanismes de redistribution et de l'investissement en matière de consommation collective* » (Van Criekingen, 2008, p. 112). Derrière ces manœuvres, ces politiques publiques ont des objectifs bien précis, l'un d'entre eux étant de remplacer une classe populaire et précaire par une classe moyenne ou supérieure. Ces faits ne seront probablement jamais énoncés de manière aussi crue, mais dans certaines municipalités il y a clairement une volonté d'attirer des contribuables plus solvables que les précédents.

« Il est en effet très rare que des politiques explicitent sans détour leurs intentions en termes de gentrification d'un quartier ou, plus rare encore, d'éviction de population présente au profit de nouveaux venus plus nantis. Ce sont des terminologies lisses et dépolitisées[...] qui prédominent dans les discours[...] "régénération", "renouvellement", "revitalisation", "renaissance", "réurbanisation", etc... Si politiques de gentrification il y a, celles-ci n'en portent donc pas le nom [...] » (Van Criekingen, 2013, p. 3).

La gentrification n'est en général pas une volonté qui est explicitée publiquement par les autorités, c'est un phénomène qui peut également émerger de manière autonome lors de rénovation urbaine et de l'attractivité qui se développe dans certains quartiers. Cependant c'est un phénomène plus complexe que le simple embourgeoisement « naturel » d'une portion de ville : « *Plutôt, la gentrification est devenu un processus de réinvestissement multidimensionnel d'espaces urbains (péri)centraux – ne concernant donc plus uniquement le marché résidentiel, mais aussi les activités commerciales, l'économie touristique ou culturelle de la ville [...]* » (Van Criekingen, 2008, p. 113).

Cette recherche de l'attractivité s'inscrit également dans une logique de compétitivité entre les grandes villes. De nos jours, à l'heure où le classement devient une norme, que ce soit dans le monde académique entre les universités, dans l'hôtellerie ou autres, il y a ces dernières décennies une véritable obsession de la place que l'on occupe et de la comparaison avec les autres. Les grands centres urbains ont également leur forme de ranking, ils ont cette volonté de vouloir tirer leur épingle du jeu. Cela peut être pour développer le tourisme, pour créer une forme de publicité pour une candidature à un tournoi sportif ou simplement pour attirer des investisseurs étrangers. Mais la finalité est évidente, au-delà d'une image de marque que l'on essaie de diffuser, il y a bel et bien l'intention d'attirer des capitaux financiers. « *Les politiques urbaines néolibérales placent une emphase d'un genre nouveau sur l'attraction de potentiels économiques exogènes comme moteur du développement urbain* » (Van Criekingen, 2008, p. 112). – « *C'est le nouveau cadre concurrentiel imposé aux villes par l'adoption de réformes néolibérales en matière de mobilité des capitaux et d'ouverture des marchés nationaux de biens et services qui amènerait les autorités urbaines, de Londres à Mumbaï ou de Boston à Istanbul, à adopter une posture entrepreneuriale accordant la plus haute attention à des thèmes tels que "l'attractivité" et la "compétitivité" du territoire* » (Van Criekingen, 2013, p. 4).

Pour atteindre ces objectifs, une méthode consiste à revaloriser, à rénover certains espaces.

En général, pour que ces espaces soient attractifs, il faut qu'ils se situent dans les centres ou à proximité de ceux-ci. Un des gros potentiels en termes de terrains disponibles au cœur des villes, restent les parcelles qui étaient autrefois dédiées à des fonctions industrielles ou de transports.

« [...] le pari est de trouver dans la production de nouvelles formes bâties (grands musées ou stades, centres commerciaux ou de congrès, complexes résidentiels, etc.) des voies nouvelles de croissances de l'activité économique et de l'emploi. Cet option implique la mise en marché de portion du territoire urbain au titre de "ressources" foncières ou immobilières, dont les grands espaces (péri)centraux désinvestis par le recul des fonctions industrialo-portuaires [...] ou de triage ferroviaire [...] » (Van Crieckingen, 2013, p. 4).

On s'aperçoit alors que ces grandes interfaces de transport représentent des opportunités de transformation importantes. Les gares ont connu une évolution au fur et à mesure que les villes se densifiaient, et que l'on passait à la tertiairisation des activités commerciales et du travail. *« Les gares, édifiées au 19ème siècle en limite de la ville, ont été progressivement intégrées au tissu urbain et se trouvent aujourd'hui en bordure de l'hypercentre. Elles s'insèrent généralement dans des quartiers peu dynamiques, au tissu vieilli et hétérogène, où entrepôts et usines désaffectées côtoient un habitat ouvrier ancien et dégradé. Au cours du 20ème siècle, ces quartiers se sont trouvés marginalisés » (Mannone, 1997, p. 79).* Cette citation tirée d'un article paru il y a une vingtaine d'années montre bien l'évolution des gares au fil du temps. Elle illustre aussi la vision qu'on pouvait avoir (et que l'on a encore aujourd'hui) de ces endroits, de ces quartiers qui jouxtent les gares. Une vision de quartiers insalubres et vieillissants qui de nos jours sont les candidats parfaits à des formes de rénovation. Rénovation qui comme nous l'avons vu s'accompagne généralement d'un phénomène de gentrification et de déplacement des populations les plus précaires. L'exemple de l'Europaallee à Zürich est un exemple assez édifiant de ce qui peut se faire dans le domaine en Suisse. Les CFF ont refaçonné ce quartier adjacent à la gare à proximité de la très alternative Langstrasse.

« Les fondateurs du Urban Think Tank pointent du doigt deux sources de pression: l'Europaallee, où les CFF privilégient les projets immobiliers, sources de rendement. Et la transformation de logements abordables en appartements de luxe. Depuis 1991, le prix du mètre carré dans le Kreis 4 a quasiment doublé, passant de 8993 à 16000 francs. "La qualité d'une ville ne se mesure pas à son PIB, mais à sa densité sociale et sa diversité culturelle", souligne Alfredo Brillembourg. [...] Aux abords de la gare principale, les grues s'actionnent pour bâtir de nouveaux blocs de béton qui accueilleront lofts, appartements de standing et bureaux dans ce projet de prestige des CFF – 78000 m² de bureaux, appartements et commerces au cœur de Zurich » (Le Temps, 10.9.2017)

Comme pour faire écho à la façon de classer les villes, le fait de donner un nouveau visage à des espaces proches des gares, permet d'en faire une carte de visite pour les voyageurs qui arrivent. Ne dit-on pas finalement que « l'on a qu'une seule chance de faire une bonne première impression » ?

Cette volonté de rénover des quartiers anciens qu'ils soient proches des pôles gare ou non,

a des effets sur les classes populaires qui y vivent. En effet, celles-ci sont progressivement évincées de ces nouveaux quartiers centraux. Il y a une forme de remplacement de population. « Le droit à la ville » que développait Lefebvre, cet idéal qui aurait voulu que tout le monde ait sa place dans les centres urbains, avec une forme de « droit à la centralité » ; cet idéal est aujourd'hui de plus en plus mis à mal à travers les dérives d'une économie néolibérale qui creusent de plus en plus les inégalités entre les différentes couches de la société. « *En attendant le "droit à la ville" demeure, dans la pratique une exclusivité réservée aux classes possédantes et aux élites passées à leur service. Sous l'appellation gestionnaire et dépolitisée de «gouvernance», le nouveau mode de domination politique mis en place à la faveur de l'offensive néolibérale n'a pas, loin de là, débouché sur une démocratisation de ce droit* » (Garnier, 2010, p. 10). - Les gares et les quartiers qui les entourent sont plus que jamais la cible d'une volonté de transformation qui remplirait sous couvert de rénovation urbaine, les objectifs d'une rentabilité financière en accord avec l'économie capitaliste dans laquelle nous vivons.

Luttes urbaines et modes de mobilisation

La ville n'est pas uniquement un espace physique fait de routes, d'immeubles et de parcs. La ville est également un lieu de vie, un espace social, où émergent toutes les problématiques classiques de la vie en communauté. Il n'est alors pas surprenant d'être confronté à des avis divergeant sur son organisation. Cette citation « De la différence urbaine » illustre à mon avis particulièrement bien cette situation où la ville ne peut être réduite à son seul espace physique: « *Une description qui part ainsi du postulat que les problèmes sociaux et politiques sont indissociablement des questions spatiales et matérielles* » (Cogato Lanza, Pattaroni, Piraud, Tirone, 2013, p. 14).

Les luttes urbaines sont l'illustration de ce lien entre problèmes sociaux et questions spatiales. Cependant comme dans le cas des mouvements sociaux, il est relativement ardu de donner une définition unique et précise des luttes urbaines. Tout comme dans ce champ de la sociologie, la diversité des mouvements, et des problématiques sur lesquelles ils se mobilisent, fait que cela ne ferait même pas forcément de sens de se lancer dans la recherche d'une définition purement théorique et exclusive de ces phénomènes. En effet, les causes de mobilisation sont dans le cadre urbain aussi variées que la défense de logements qui seraient menacés, à la place du vélo en ville, en passant par le maintien d'activités culturelles et associatives dans certains quartiers. Néanmoins, malgré la multiplicité de facettes que peuvent prendre ces luttes, celles-ci se réunissent autour de points communs. À l'instar des mouvements sociaux, il y a l'aspect collectif de la lutte. Les individus se regroupent autour d'un but, d'une cause commune. Par ailleurs cette cause est souvent en lien avec la défense d'un bien commun, le droit de pouvoir se loger, ou de pouvoir se déplacer en sécurité en vélo, ou alors qui ont trait à la défense de biens communs « physiques » : un parc, un centre culturel, une école ou autre. Toutefois, un cadrage doit être fait ; ces mobilisations se font sur des problématiques liées aux aspects collectifs de la vie dans un contexte urbain.

Par ailleurs, la ville est un espace en constante mutation. Certes avec des rythmes et des styles qui varient selon les époques et les endroits dans le monde, mais elles évoluent en même temps que les sociétés qui les habitent. Bernardo Secchi décrit ce phénomène évolutif dans « La ville du vingtième siècle » où il retrace les mécanismes qui ont profondément transformé les villes lors du siècle précédent. « *La ville change surtout à la suite de mouvements plus profonds des structures sociales et de pouvoir, des imaginaires et des représentations, de la culture politique et institutionnelle ; changements de toute évidence liés à ces évènements, mais à travers des médiations* » (Secchi, 2009, p. 15). Mais ces transformations illustrent également des maux qui sont caractéristiques des villes. Car ces lieux sont aussi représentatifs de problèmes sociétaux liés aux inégalités, à des questions de ségrégation socio-spatiale qui ne se sont pas éteints lors du passage au XXI^e siècle. Et ces luttes qui recouvrent un spectre particulièrement large d'action peuvent autant prendre la forme d'une association de quartier qui milite pour l'accessibilité au logement, que dans une forme extrême des violences urbaines de prime abord sans aucune revendication « structurée », mais qui dénonce des maux tout aussi profonds. Malgré tout, qu'elles soient violentes ou pacifistes, instituées ou non, ces luttes urbaines sont quelque part nécessaires à la transformation, à l'adaptation des villes. C'est dans un certain sens la courroie de transmission entre les changements sociétaux qu'évoquaient Secchi et l'organisation et la forme des villes. Sans ces acteurs qui se mobilisent, la rénovation urbaine ne serait que le reflet des volontés prises par une classe de décideurs. C'est pourquoi ces mobilisations participent à créer de nouveaux modèles où le rapport de force entre les habitants et les pouvoirs publics se transforment pour mieux intégrer le point de vue de la population.

Ces luttes ont parfois permis de changer les choses, que ce soit dans la pratique de l'urbanisme ou dans les formes des villes ainsi que l'utilisation de l'espace. Il y a quelques exemples en Suisse romande qui sont particulièrement intéressants. Le cas des Grottes à Genève est de ce point de vue assez emblématique. Cela fait plusieurs décennies (années 1970) que ce quartier revendique son droit à l'autodétermination. C'est au commencement le projet de destruction du quartier et de sa reconstruction en 1975 qui lance le début d'une lutte qui reste encore historique. En termes d'actions concrètes, les mouvements ont été productifs et créatifs quant aux démarches qui ont été menées. « *L'action de l'APAG a oscillé entre des formes légales et réformistes – pétitions, référendums, manifestations autorisées – et des formes d'action directe caractéristiques du répertoire anarchiste remis au goût du jour par la nouvelle gauche – charivari public, happenings artistiques, occupation illégale d'appartements (relocation forcée), régie populaire* » (Cogato Lanza, Pattaroni, Piraud, Tirone, 2013, p. 159). On voit que (action populaire aux Grottes) l'APAG a été puiser dans un registre d'actions variées. Un autre élément qu'il faut souligner, c'est que dans le cas des Grottes, la lutte est aussi un héritage, un patrimoine que l'on lègue aux générations suivantes. Il y a alors des « traces » de ce passé contestataire comme autant de messages adressés aux habitants pour leur rappeler qu'ils ont leur mot à dire sur le destin de leur quartier. « *Traverser le quartier des Grottes, c'est percevoir une série de traces. Traces disparates et d'ordres divers renvoyant tout autant à l'empreinte laissée dans la matière du quartier par les luttes passées que par les gestes quotidiens d'appropriation des espaces publics* » (Cogato Lanza, Pattaroni, Piraud, Tirone, 2013, p. 157). Ces « traces » du passé n'ont

pas seulement marqué le quartier et l'espace public. Elles ont également laissé une marque au niveau institutionnel, et elles permettent aux habitants de tout Genève de savoir qu'il est possible d'agir sur son environnement quotidien à travers la mobilisation.

« Ainsi les luttes aux Grottes ont marqué durablement l'histoire de Genève de ces trente dernières années. Elles ont imprimé leur empreinte dans les sphères les plus diverses. On en trouve des traces dans certaines lois, dans les discours des élus et les récits des anciens squatteurs, ou encore dans le réseau des associations du quartier. Il existe aujourd'hui à Genève peu de militants qui n'aient pas eu affaire à un moment ou un autre de leur parcours avec des événements – actions directes, manifestations ou simplement fêtes – en lien avec le quartier des Grottes, ses espaces et /ou ses multiples associations » (Cogato Lanza, Pattaroni, Piraud, Tirone, 2013, pp. 157-158).

Un autre exemple de lutte qui a pris place dans la région lémanique, qui a fait l'objet d'un ouvrage, est celui de l'aménagement du quartier du Flon à Lausanne. Ce quartier qui à la base était une zone d'entrepôts de marchandises qui pouvaient aussi être transportées par le rail avec une gare à proximité. Mais ce quartier a évolué au fil du temps en conservant sa structure bâtie typique des entrepôts marchands, élément qui fait encore aujourd'hui sa particularité.

« Combien de ses usagers et visiteurs se rappellent-ils que, il y a dix ans à peine, ce même quartier était encombré de voitures en stationnement plus ou moins licites, couvert de graffitis, marqué par la culture alternative, identifié loin à la ronde comme le petit Soho de la Suisse romande ? Que dix ans plus tôt encore, dans les années 1970 1980, il était un lieu incertain, mal vu et peu fréquenté, connu avant tout pour ses places de stationnement sauvages de jour et ses prostituées de nuit ? Qu'il fût depuis sa création à la fin du XIXe siècle, un espace de travail et de stockage difficile d'accès pour les piétons, dont le centre était réservé à la manutention de marchandises par le rail » (Zuppinger, 2012, p. 11).

Mais dans les années 1980 la Ville et les propriétaires fonciers décident d'un réaménagement. C'est l'élément déclencheur de la mobilisation ; le nouveau plan prévoit de raser les anciens bâtiments industriels pour en faire du neuf. Le collectif (groupe action urbanisme) GAU se lance alors dans une lutte qui va durer près de seize ans et qui aura comme effet de profondément changer le visage de ce quartier.

« Si le PEP (plan d'extension partiel) de 1986 avait été adopté, Lausanne aurait aujourd'hui un autre centre-ville. Le fond de la vallée du Flon serait la proie des voitures et la voie du Chariot aurait fait place à un axe de circulation urbaine de grande envergure. » - « Si le PPA (plan partiel d'affectation) de 1994 avait été adopté, le centre-ville de Lausanne se cantonnerait également à l'étage du Grand-Pont et le quartier du Flon serait un espace bâtard : le projet de haute conjoncture Ponts-ville aurait, à coup sûr subi les contrecoups de la récession des années 1990 » (Zuppinger, 2012, p. 157).

Finalement, à travers ce bref tour d'horizon de la littérature traitant des luttes urbaines, on réalise l'impact que peut produire la mobilisation et la lutte. Elles permettent aux citoyens de participer activement à l'aménagement de la ville, et elles permettent aux autorités d'ouvrir la voie à d'autres modalités dans la production de la ville. Modalités qui accorderaient un rôle plus important aux habitants, et qui les incluraient plus systématiquement dans les processus de décision urbanistiques.

Limites de la littérature et concepts d'analyse

Après avoir puisé dans plusieurs registres allant de la sociologie, aux sciences sociales en passant par des concepts plus philosophiques, on s'aperçoit qu'il y a comme nous nous en sommes aperçu, une difficulté à donner une définition claire de ce que peut être une lutte urbaine. Le champ qui se rapproche probablement le plus de cette définition est celui de la sociologie des mouvements sociaux. On constate une forme de manque dans la littérature à ce sujet. Peu d'auteurs, ou d'ouvrages se sont intéressés à formaliser, à produire une théorie qui serait exclusivement destinée aux luttes urbaines. On s'aperçoit que ces mobilisations spécifiques sont traitées par effet de ricochet à travers une théorie plus générale dans un autre champ scientifique, ou alors à l'aune de cas particuliers. Malgré la mise en évidence de certaines lacunes dans la connaissance actuelle, ce travail n'a pas pour prétention de répondre à ce manque en produisant une théorie des luttes urbaines. L'ambition de ce travail est d'analyser les conditions d'émergence, les moyens d'action, ainsi que les effets qu'ont ces mouvements sur la production de la ville. Cette étude se fera à travers le prisme d'une analyse comparative entre deux cas dans la région lémanique. Loin d'imaginer pouvoir en tirer des généralités théoriques qui seraient applicables à toutes les luttes urbaines, je pense que ce travail ne pourra que nourrir un peu plus la réflexion à ce sujet. Cela permettra également d'étoffer au niveau régional tout du moins, encore un peu plus la littérature dans ce domaine si particulier.

En ce qui concerne les clés d'analyse, qui vont être utilisées dans ce travail celles-ci reprennent certains concepts qui ont été développés par la littérature. Ces notions seront alors utiles pour appréhender la partie analytique et conclusive de l'étude. Le premier de ces concepts concerne le quartier et son identité. Le quartier sera compris dans cette recherche comme une unité spatiale et sociale, mais également comme un bien commun. Ces deux conceptions vont de pair étant donné que l'une ne saurait vraiment exister sans l'autre. Il y a derrière cette notion l'idée que les individus sont socialement liés par le fait de vivre dans un même espace. Évidemment ce lien, cette cohésion sociale peut être très variable selon les spécificités du quartier et du profil des habitants. Cependant, il y a une forme d'unité entre les habitants qui les amèneraient à considérer l'environnement dans lequel ils vivent comme un bien commun. Un bien commun qui quand il est menacé est défendu.

Un autre point qui servira dans l'analyse des deux cas d'étude, est celui d'un urbanisme néolibéral. À savoir, une manière de planifier et de construire la ville qui est réglée par des principes tirés d'une économie capitaliste et néolibérale. Plus concrètement, c'est finalement comment la spéculation foncière prend le dessus dans ce domaine, alors que bien souvent il y a des enjeux sociaux qui pourraient être résolus à travers ces projets. Il y a cette idée que souvent derrière la réalisation de projet urbain la recherche du profit prime sur l'aspect social qui est inhérent à la réalisation d'un projet urbain étant donné que celui-ci touche des individus.

Un élément qui est en lien avec le point précédent concerne les phénomènes de gentrification. Cette notion peut paraître aujourd'hui quelque peu naïve après une forme de « surmédiatisation » de cette problématique. Néanmoins, le concept de gentrification multidimensionnel qui est

développé par Van Criekingen, est une idée qui servira à l'analyse des cas d'étude. En effet, il est pertinent de s'intéresser à ce modèle de gentrification qui ne touche pas uniquement à la sphère du logement ; et qui prend en compte des stratégies commerciales, de développement touristique ou culturel afin d'attirer un nouveau type de résidents. Stratégies qui semblent être utilisées aujourd'hui par certains acteurs clés dans des projets de ce type en Suisse.

Un des axes forts de ce travail se penche sur l'analyse des mouvements sociaux qui ont émergé sur les deux terrains d'étude. C'est pourquoi l'analyse tournera aussi autour de certains concepts empruntés à la sociologie des mouvements sociaux, et particulièrement ce qui a trait à la mobilisation des ressources. Les capacités des groupes à faire de la communication, ou à mobiliser le bon réseau d'acteurs sont des facteurs qui sont importants pour comprendre l'émergence, le succès ou l'échec de ces mouvements. Plus globalement, et en dehors de la question de la mobilisation des ressources, il y a aussi l'idée d'appréhender la mobilisation populaire comme un des leviers d'action majeurs contre les décisions des pouvoirs publics. Certes, en Suisse plus qu'ailleurs les outils de la démocratie directe nous aident à pouvoir confronter plus facilement le pôle décisionnel en cas de désaccords. Néanmoins, ces mouvements, ces mobilisations sont également nécessaires pour porter la contestation, et voir appliquer des changements souhaités par la population. C'est donc à l'aune de ces concepts tirés de la littérature, que se fera l'analyse comparative de ces deux cas d'étude.

Méthodologie

Afin de comprendre ce qu'il s'est passé pendant ces années de lutte urbaine sur ces deux terrains, il a été nécessaire de récolter un certain nombre de données: articles de presse, entretiens, ainsi que des documents administratifs. Ce matériel a servi à comprendre ce qu'il s'est passé en termes historiques ; d'un point de vue factuel quels ont été les éléments qui se sont produits et dans quelle chronologie. Ces informations ont également permis d'appréhender les stratégies de mobilisation des différents groupes qui se sont impliqués dans ces luttes. Finalement, ces données sont les matériaux « bruts » qui relatent l'expérience des différents protagonistes de ces histoires. Il a ensuite fallu traiter et organiser ces matériaux dans le but de les utiliser de manière efficace. Dans cette démarche méthodologique, il y a la volonté de montrer comment se sont déroulées les luttes à travers une sorte de chronique de ces mobilisations. Ces données ont permis de relater deux histoires, sur deux terrains différents, qui illustrent les méthodes de mobilisation et de luttes urbaines dans ces contextes particuliers.

Corpus d'articles de presse

L'une des trois sources principales qui a été utilisée dans ce travail est un ensemble d'articles de presse. D'un point de vue chronologique ces articles couvrent la période de 2011 à 2016. Le choix de cette période semblait être le plus approprié, car avant cela les projets ne sont presque pas mentionnés et rien de concret de ne sort sérieusement dans la presse écrite. Par ailleurs c'est précisément durant cet intervalle de temps que ces projets passent de la rumeur au fait réel. Cette évolution est d'ailleurs particulièrement visible dans les médias. On remarque que certains détails changent au fil du temps (nombre de logements devant être détruit, taille des surfaces commerciales, nombre d'emplois menacés etc...). Ces changements montrent que le projet se précise de plus en plus au fur et à mesure que le temps passe. Cette précision graduelle est aussi due au fait que les CFF n'ont pas communiqué de manière claire dès le départ.

L'idée a donc été de faire une compilation de ces articles pour voir les éléments qui pouvaient être mis en évidence. Y a-t-il des thématiques prédominantes ? Est-ce qu'il y a des acteurs qui sont plus ou moins médiatisés ? L'emphase étant évidemment mise sur les acteurs, car l'intérêt de ce travail est de comprendre les relations entre ceux-ci, ainsi que les dynamiques qui ont parcouru les collectifs qui se sont battus contre ces projets. En ce qui concerne la temporalité, on peut distinguer plusieurs phases dans les deux projets.

Phase I : découverte des projets

Phase II : constitution des groupes d'opposition

Phase III : Négociations / Oppositions-Luttes

Phase IV : Constat post-votation, post-opposition

Ces phases ont une temporalité différente suivant les deux projets. Mais il paraissait intéressant de découper en plusieurs périodes cette revue de presse qui couvre une demi-décennie. Cela pourra permettre de voir s'il y a des thèmes ou des acteurs qui ressortent plus souvent suivant les périodes. Il faut préciser que ces phases ne sont pas toutes rigides, elles reflètent également l'impression, le ressenti qui est diffusé dans les médias. Même si certaines d'entre elles sont bornées par des dates fixes, d'autres sont plus imprécises parce que plus ambiguës à appréhender.



Lausanne	Années	2011	2012	2013	2014	2015	2016
	Nombre d'articles	8	9	7	6	15	1

Nombre total d'articles: 46



Genève	Années	2011	2012	2013	2014	2015	2016
	Nombre d'articles	5	17	14	4	5	3

Nombre total d'articles: 48

La récolte des articles quant à elle s'est principalement faite à la bibliothèque de Geopolis à Lausanne qui possède un service spécialisé dans les revues de presse par thématique. Les recherches se sont également passées à la bibliothèque des Bastions à Genève qui dispose des archives des journaux régionaux et nationaux au département des périodiques. Mais à la différence de Lausanne il faut rechercher les journaux par date et non par thématique.

En ce qui concerne l'échantillonnage, la sélection s'est faite principalement dans les journaux régionaux, à savoir, le 24Heures, la Tribune de Genève, Le Courrier, La Liberté, L'Hebdo, ainsi que dans un journal d'envergure nationale : Le Temps. L'intérêt pour ces journaux ne résulte finalement pas tant d'un choix, car ce sont essentiellement les journaux locaux qui ont traité de ces sujets. Dans cette revue de presse, il a fallu trier les articles qui s'intéressaient exclusivement à « Léman 2030 » ou aux réaménagements d'autres sites comme Renens ou Nyon, pour essayer de se focaliser sur ceux qui traitaient uniquement des gares de Genève et Lausanne.

Il faut par ailleurs mentionner que dans la recherche de ces articles l'intérêt s'est porté

particulièrement sur ceux qui mentionnaient des collectifs qui ont œuvré dans ces deux projets d'agrandissement de gare. Si cet intérêt était plus marqué, c'est parce que mon sujet s'intéresse principalement à ces structures qui ont lutté dans ces projets. Par ailleurs, les articles qui s'intéressaient aux milieux associatifs, et qui leur donnent parfois la parole, ne représentent pas la majorité de ce qui a été produit dans la presse sur ces sujets, il était dès lors intéressant de se pencher sur le point de vue d'un acteur qui avait une visibilité minoritaire dans la presse. Il faut cependant modérer quelque peu ce propos, car je me suis également attaché à prendre en compte le maximum d'acteurs qui étaient représentés dans les médias, afin d'avoir une plus grande diversité d'opinions.

En termes d'échantillonnage, j'ai donc essayé de m'approcher de la représentativité de ce qui s'écrivait dans la presse sur ces sujets, mais en appliquant les « filtres » mentionnés ci-dessus. Mais il est clair que ce corpus d'articles n'est de loin pas exhaustif sur tout ce qui a été produit dans la presse sur ces objets pendant cette période. Néanmoins, cette compilation d'articles couvre les thèmes qui ont émergé au fil du temps, et les différentes positions des acteurs pendant ces années.

Dans ces articles un tri a été effectué afin de pouvoir les mobiliser de façon plus systématique. Ces documents ont été classés par acteur ainsi que par thématique. Dans un second temps, la même méthode s'est appliquée par rapport aux citations. Quand une citation relayait particulièrement bien le point de vue d'un acteur, ou illustrait plus en détail une thématique, elle était classée dans telle ou telle catégorie afin de pouvoir la retrouver et la mobiliser au moment opportun dans le récit des cas d'étude.

Les entretiens

Les entretiens qui ont été réalisés dans le cadre de cette étude, l'ont été principalement avec des représentants des collectifs et des associations qui ont milité contre le réaménagement de ces gares. C'est en contactant les collectifs et les associations, ainsi qu'en parlant avec le professeur qui me supervisait, que j'ai été orienté vers ces représentants. C'est également parce que ces personnes étaient disposées à me recevoir que ces échanges ont pu être arrangés. Les interviewé.e.s ont généralement été très réceptifs à cette demande d'entretien. Après leur avoir expliqué dans les grandes lignes la démarche de ce travail, ils et elles semblaient intéressé.e.s à donner leurs points de vue sur ce qui c'était passé lors de ces années de mobilisation.

Ces personnes, qui ont toutes été rendues anonyme, étaient des cadres de ces milieux associatifs, et étaient souvent dans les comités de ces différentes structures. Ils possédaient alors une connaissance plus précise du déroulement des événements qui se sont produits lors de ces luttes. Ces individus n'étaient donc pas ce qu'on pourrait qualifier des « membres ordinaires », même s'il est vrai qu'il aurait été intéressant de récolter leurs impressions pour avoir une plus grande diversité d'avis. Mais les personnes interrogées ont été sélectionnées, car elles possédaient une lecture plus complète de ce qui s'est passé sur ces deux terrains. À Lausanne, les entretiens ont été faits avec trois mouvements, voici quelques-unes de leurs particularités qui expliquent la volonté de récolter leurs opinions et leurs visions des projets:

LAUSANNE	GENÈVE
Maison de Quartier Sous-Gare: Entretien avec un.e cadre de la Maison de Quartier, impliqué.e dans la politique locale	Le Collectif 500: Entretien avec deux représentant.e.s du mouvement
ARGL: Entretien avec un.e cadre, également un.e des membres fondateurs de l'association	Administration genevoise: Entretien avec un.e cadre de l'administration genevoise, qui a travaillé sur le dossier de la gare
Le Collectif Gare: Entretien avec un.e cadre du collectif	

1. La Maison de Quartier Sous-Gare : Un des buts de la Maison de Quartier est de donner la parole aux habitants sur des questions qui touchent leur environnement, leur quartier. Et dans la question du réaménagement de la gare, cette Maison a joué une place centrale dans la création de la Plateforme. Elle a permis de réunir les différents acteurs associatifs. La personne interrogée est cadre dans cette structure, elle est également impliquée dans la politique locale. Le fait qu'elle soit en même temps dans le monde associatif et dans la vie politique, lui donne donc un regard particulier sur les événements qui se sont passés.

2. Le Collectif Gare : Eux essaient d'apporter une réflexion plus globale sur ce qui se passe autour de la gare de Lausanne. Le réaménagement de la gare est évidemment un point central de leur lutte, mais ils se sont aussi mobilisés contre le pôle muséal. Leur point de vue était plus politique et idéologique, ils se préoccupaient de l'impact qu'auraient ces travaux sur l'avenir du quartier et de ces habitants. La personne interviewée dans ce collectif est un cadre du mouvement, qui est arrivé un peu après la création du Collectif Gare, mais qui s'est beaucoup impliqué tout au long de cette mobilisation.

3. L'ARGL (Association des Riverains de la Gare de Lausanne) : Cette association se concentrait surtout sur la défense des locataires au Simplon et aux Epinettes. Elle fut l'interlocuteur privilégié des CFF, et a participé à mettre en place une convention qui apportait des garanties et des indemnités aux locataires qui étaient menacés. L'entretien s'est déroulé avec un des fondateurs de l'association, qui avait alors un pied dans le milieu associatif et une relation particulière avec les CFF.

Ce sont donc essentiellement les deux dernières qui étaient actives dans la mobilisation. Alors que la première a plus servi de Plateforme d'accueil et de discussion, mais avec une connaissance particulièrement solide du dossier.

Dans le cas genevois, les entretiens se sont passés avec des membres du Collectif 500, qui était finalement la seule organisation à lutter contre le projet des CFF. Le Collectif 500 s'est imposé comme le seul à se mobiliser pour sauver une partie du quartier des Grottes et ses habitants. Ils ont proposé un « contre-projet » au CFF qui aurait comme avantage de ne pas

détruire de logements. L'entretien s'est déroulé avec deux représentants du collectif qui ont également un passé de militant au sein du quartier des Grottes. En recherchant les acteurs qui se sont mobilisés sur cette question, il est apparu que la lutte s'était faite à travers ce seul collectif ; c'est pourquoi il paraissait plus approprié de récolter plusieurs avis au sein de ce mouvement. L'entretien s'est alors déroulé avec ces deux représentants du collectif qui ont activement œuvré dans cette lutte contre l'extension aérienne de la gare.

À Genève une autre personne qui a été approchée travaille au sein de l'administration. Le but était de mieux comprendre les dynamiques internes à ce milieu politique, ainsi que de se faire une idée du point de vue de cet acteur sur les mobilisations qui ont eu lieu. Cet entretien s'est déroulé avec un politicien qui a soutenu la lutte du Collectif 500 et des habitants du quartier des Grottes. Cet échange avec cette personne a permis d'apporter un point de vue, un angle différent sur cette histoire. Cela a permis de mieux cerner ce qui s'est passé au sein du pôle politico-administratif.

Concernant les entretiens eux-mêmes, il s'agissait ici d'entretiens semi-directifs dont les durées se sont situées entre 35 minutes et une heure et quart. Il faut noter que ces entretiens ont été enregistrés avec le consentement des personnes interrogées afin de pouvoir retranscrire plus précisément leur propos. Ces entretiens sont également inscrits dans une démarche compréhensive où le but n'est pas uniquement de voir les personnes interrogées comme les produits d'une situation donnée, mais où il y a aussi une volonté de s'intéresser à l'idéologie des individus. « *La démarche compréhensive s'appuie sur la conviction que les hommes ne sont pas de simples porteurs de structures mais des producteurs actifs du social donc les dépositaires d'un savoir important qu'il s'agit de saisir de l'intérieur, par le biais du système de valeur des individus [...]* » (Kaufmann, 2006, p. 23). La grille de questions a été élaborée dans le même esprit, pour Kaufmann cela permet aussi d'instaurer un climat où les personnes puissent facilement s'exprimer. « *C'est un simple guide, pour faire parler les informateurs autour du sujet, l'idéal étant de déclencher une dynamique de conversation plus riche que la simple réponse aux questions, tout en restant dans le thème* » (Kaufmann, 2006, p. 44). Ces entretiens se voulaient alors plus proches d'une discussion dans un cadre peu formel, afin de pouvoir laisser les personnes parler plus librement. Les questions étaient surtout de questions ouvertes pour ne pas limiter les réponses des interviewés. Pour chaque question il y avait des possibilités de relances dans le cas où la personne n'aurait pas été dans la direction souhaitée, ou si il y avait matière à étayer le propos.

En ce qui concerne l'analyse et la mobilisation des entretiens, j'ai d'abord procédé à une retranscription des entretiens, car il était dès lors plus facile de travailler avec de la matière textuelle. Dans un deuxième temps une question qui s'est posée, c'est dans quel type d'analyse il fallait se positionner. Il est apparu que l'analyse s'apparentait plus à de l'analyse de contenu que de l'analyse de discours. Par la suite, il a fallu sélectionner les grandes thématiques, problématiques qui serviraient de point commun, de fil conducteur entre les différents entretiens. Après l'idée était de voir les points qui se recoupaient entre les entretiens, ou au contraire ceux qui étaient opposés. Ceci afin de comprendre les opinions des différents protagonistes de cette histoire. Pour illustrer le propos des acteurs, leurs citations ont été découpées et classées suivant les thématiques.

Comptes rendus administratifs

Concernant le terrain lausannois, l'analyse des documents administratifs s'est surtout focalisée sur les bulletins du conseil communal, et moins sur les matériaux produits par les autorités cantonales, qui semblent avoir un peu moins débattu du dossier. À Genève les sources sont plus mixtes entre le canton et la municipalité, les deux autorités ayant visiblement débattu de façon plus égale cet objet. Dans ce corpus la volonté a été de trouver les interventions qui traitaient des cas d'étude. Il y avait aussi l'envie de comprendre les dynamiques qui ont traversé les chambres des parlements sur ces sujets. On remarque principalement deux cas de figure dans ces interventions : celles qui se passent entre les politiciens qui s'interpellent, et débattent entre eux. Et celles qui viennent de l'extérieur pour interpeller la classe politique sur des problématiques. Dans le deuxième cas de figure, les acteurs qui interpellent sont soit les milieux associatifs, soit des citoyens et citoyennes qui vont être impacté.e.s par les projets. Ces interventions de l'extérieur peuvent prendre plusieurs formes, de la simple intervention écrite, en passant par la pétition jusqu'à l'initiative populaire.

En ce qui concerne le type de documentation, ce sont essentiellement des bulletins, des rapports des conseils communaux/municipaux/cantonaux, qui sont en fait les retranscriptions de ce qui s'est produit en Chambre. Il y a eu également quelques documents vidéo, étant donné que les séances sont enregistrées sur ce support. Ces documents sont tous accessibles publiquement sur les archives en ligne des parlements. Cela demande cependant une certaine patience dans la recherche, car il y a une abondance de documents qui traitent de tous les sujets qui sont abordés pendant les séances. De plus, ces archives remontent à plus de dix voir vingt ans, ce qui crée un volume de données important. D'un point de vue temporel, il a fallu se concentrer sur les périodes durant lesquelles les projets se sont développés. Et il a ensuite fallu trouver et trier les documents pour trouver ceux qui traitaient des projets d'agrandissement des gares.

En termes d'analyse et de mobilisation, il a dans un premier temps fallu trier toute cette documentation. Là aussi cela s'est fait selon les thématiques et les acteurs. Il est aussi intéressant de noter que j'ai utilisé certaines informations qui ont été mentionnées lors des entretiens et dans la presse. Cela a permis d'identifier plus facilement les acteurs et les débats importants. Cela a aussi permis un éclairage différent sur certains points de litige précis. Dans un second temps, une fois que les éléments importants ont été identifiés, j'ai aussi procédé par un classement des citations suivant les thèmes et les acteurs afin de pouvoir les mobiliser plus systématiquement par la suite.

Questionnements

Finalement l'ambition de ce travail est relativement simple ; elle est de comprendre ce qui s'est passé sur ces deux terrains. Pourquoi l'une des mobilisations a abouti, en respectant les volontés citoyennes, alors que la seconde s'est soldée par un résultat plus mitigé, qui correspondait principalement aux visons des porteurs du projet ?

Quels sont les causes, les facteurs qui peuvent expliquer cette différence ? C'est ce à quoi nous nous intéressons ici. La récolte de ces données, que ce soit à travers des entretiens, l'analyse d'articles parus dans les médias, ou l'étude des documents produits par les autorités ne servent qu'à comprendre les tenants et les aboutissants de ces deux histoires. Deux histoires qui ont essentiellement les mêmes trames, les mêmes intrigues, mais qui se sont déroulées sur deux lieux distincts, et dont les protagonistes sont différents, à l'exception de cet acteur clé que sont les CFF. Le questionnement central de cette recherche est alors de se demander quelle est l'influence de ces processus de mobilisation sur la production de la ville ? Et est-ce que cela a un impact sur la pratique de l'urbanisme ?

Les hypothèses qui ont été posées plus haut sont quelques interrogations, quelques pistes qui vont servir de point d'appui dans la compréhension de ces deux cas d'étude. Par exemple est-ce que ces mouvements sociaux, et les causes qu'ils défendent, créent des espaces et des façons de vivre la vie de quartier qui sont plus en accord avec la vision des habitants ? Une autre soutient qu'il y aurait suivant les contextes socio-historiques des quartiers, une capacité plus ou moins aisée à la mobilisation. Cela dépendrait évidemment de l'histoire du quartier, mais également du profil des habitants qui y vivent. Et enfin la dernière concerne les acteurs qui sont impliqués dans le développement de ces projets. Cette idée suppose que l'intégration plus systématique des habitants dans les projets d'urbanisme transforme la pratique de ces métiers. Ces hypothèses sont des réflexions qui accompagneront la description et l'analyse des cas d'étude, et qui seront discutées dans la partie conclusive du travail.

Ce sont ces questionnements qui ont servi de guide dans cette étude. C'est finalement ce qui a permis de faire le lien entre les diverses sources et la description des deux terrains. C'est parce que ces sujets ont suscité les passions, et qu'il y avait un relatif manque de littérature théorique les concernant que l'intérêt est né. Et c'est ensuite à l'aune de ces questions et de ces hypothèses qu'il m'a été permis de décrire et de retracer l'histoire de l'agrandissement de ces deux gares.

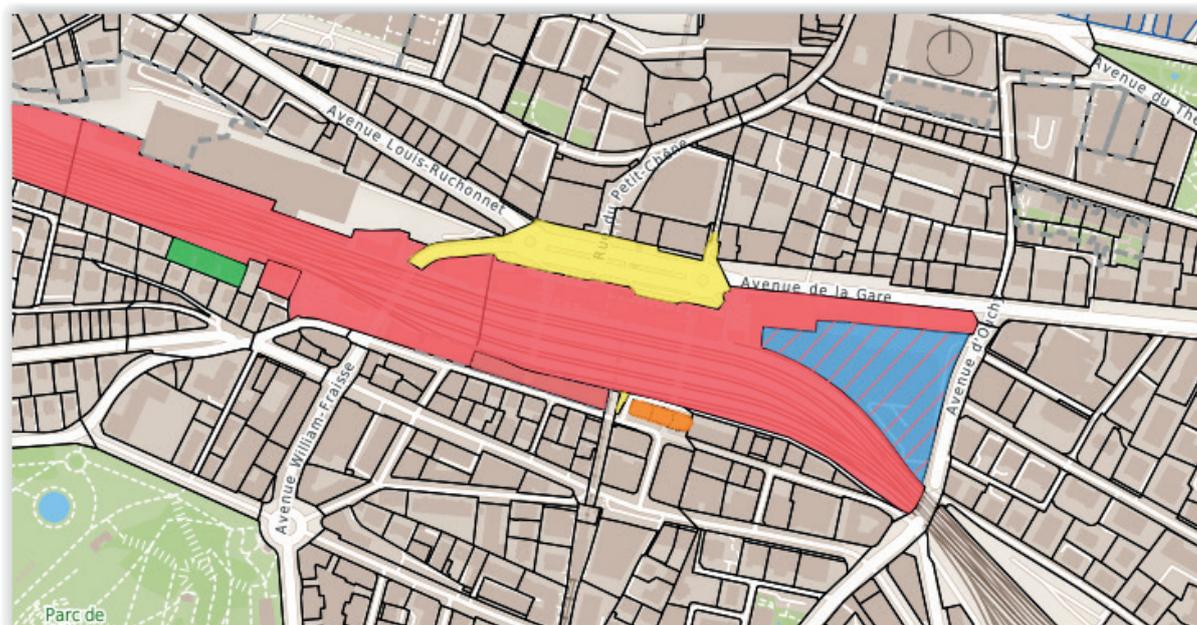
Récit de Luttes

Lausanne et le quartier Sous-Gare

Description du projet

Le projet de la gare de Lausanne fait partie du plan de développement ferroviaire que les CFF ont appelé « Léman 2030 ». Ce plan doit permettre de s'adapter au flux croissant de passagers se déplaçant sur l'arc lémanique et en particulier entre Lausanne et Genève. Sur l'axe Lausanne-Genève on devrait passer de 50'000 à 100'000 voyageurs quotidiens d'ici 2030. Ce flux est donc amené à augmenter dans les prochaines années, et la gare de Lausanne devra absorber jusqu'à 200'000 personnes par jour à l'horizon 2030. (24Heures, 15.01.2014) Il comprend pour cela la transformation de plusieurs gares dont celle de Lausanne. Ces transformations sur la gare de Lausanne auront également des répercussions sur le quartier Sous-Gare, car il est en effet prévu de détruire des immeubles dans le but de rallonger les quais. Ce rallongement est nécessaire à la circulation de nouvelles rames de trains. « *Il faudra 420 mètres pour accueillir les futures rames à deux étages. Une quatrième voie entre Lausanne et Renens devra également trouver sa place. Bref, la gare s'agrandira vers le sud et s'étirera vers l'ouest en rognant sur les rues adjacentes* » (Le Temps, 12.10.2011). Ces nouvelles dispositions auront comme conséquences la destruction de plusieurs immeubles à la rue du Simplon et à la rue des Epinettes, un peu plus de cinquante logements sont touchés. (La Liberté, 20.03.2016); (<<https://company.sbb.ch>>)

Les travaux ne s'arrêtent pas à la seule infrastructure ferroviaire, puisque la place de la Gare au nord, et la place des Saugettes au sud sont aussi concernées par ces transformations. Mais l'aménagement de celles-ci est du ressort de la Ville et non des CFF. Elles représentent finalement les seules parcelles en mains municipales dans ce projet. Ces deux places sont vouées à de lourdes rénovations, principalement la place de la Gare au nord des voies, qui devra être excavée. « [...] *la place de la Gare sera excavée intégralement pour accueillir une nouvelle station qui permettra de lier, en sous-sol, les accès aux deux lignes de métro et aux voies CFF* » (Le Temps, 20.03.2015).



Plan parcellaire Gare de Lausanne

On s'aperçoit alors de l'ampleur de ce chantier qui doit coûter plus d'un milliard de francs alloués par la Confédération à travers le FAIF. Ce projet est prévu à l'horizon 2025, ce qui annonce que de longues années de travaux seront nécessaires dans le but de transformer cette gare. « *Le chantier titanesque en question, devisé à 1,2 milliard de francs, permettra de doubler le nombre de places assises et de voyageurs [...]* » (24Heures, 20.03.2015).

En ce qui concerne les habitations, il faut mentionner la destruction d'immeubles à la rue du Simplon et au chemin des Epinettes. La Guest-House, sorte d'auberge de jeunesse est également touchée par ces démolitions. « *Les habitants des Epinettes 20,22 et 24 le seront encore jusqu'en décembre 2015. C'est ce qu'ils ont appris dans un courrier signé conjointement par la gérance Guédon et par les CFF, nouveaux propriétaires depuis le 31 décembre prochain. Mis à part la Guest-House, déjà en main des CFF, ce sont les premiers immeubles menacés de démolition dans le cadre de l'agrandissement de la gare qu'ils acquièrent.* » (24Heures, 17.12.2011) – « *Les locataires des immeubles 22,24, et 26 de la rue du Simplon et 20,22 et 24 de la rue des Epinettes ont désormais leur mardi noir. Convoqués le 5 juillet à une séance où leur seraient données "quelques informations" sur "les projets d'extension entre Lausanne et Renens ces prochaines années", ils en sont ressortis abasourdis. [...] les CFF ont énumérés les immeubles qui feraient les frais et devraient être démolis à l'horizon 2017* » (24Heures, 11.7.2011). – Avec le temps, et la précision des travaux, les dispositions de ces démolitions évolueront, particulièrement aux Epinettes, où certains immeubles seront finalement épargnés.

Finalement, l'agrandissement de la gare de Lausanne, qui est certes nécessaire dans un contexte d'accroissement du trafic, aura un impact sur le quartier adjacent. Des démolitions sont prévues, mais la restructuration d'une autre partie du quartier plus à l'est dans le secteur de la Rasude aura aussi une incidence sur ce que propose le quartier en termes de commerces et services.

En effet, si l'on rentre un peu plus dans les détails, les CFF prévoient de construire environ 50'000m² de bureaux, 15'000m² de logements, et 8'000-10'000m² de surfaces commerciales. Tous ces éléments vont induire un changement dans la population qui fréquente, vit et travaille dans les alentours de la gare; nul ne peut dire exactement ce que seront les conséquences de ces transformations, mais il est sûr que ces changements donneront un tout nouveau visage à ce quartier historique de Lausanne.

Une association et un Collectif : L'ARGL et le Collectif Gare

Face à la destruction d'immeubles au Simplon et aux Epinettes, les habitants ont décidé de réagir. Deux structures vont être créées en automne 2011 dans le but de défendre les intérêts des habitants du quartier. Ce sont principalement ces deux groupes qui vont porter les volontés des habitants face au projet des CFF. Mais pourquoi créer deux associations alors qu'elles représentent le même quartier, les mêmes personnes ? C'est que finalement dans cette lutte face aux CFF, différentes revendications émergent, et plusieurs orientations seront suivies. Les moyens d'action entre les deux structures sont également distincts. Ces deux organisations ont une vision différente sur la façon de mener à bien cette lutte.



Immeuble de la GuestHouse



Croisement des chemins des Epinettes et de Fleurette

crédits photos: © A.N

L'ARGL est la première à voir le jour en septembre 2011. Cette association est créée juste après l'annonce par les CFF de détruire des immeubles. De leur point de vue, il y a une nécessité d'agrandir la gare pour que celle-ci s'adapte à l'accroissement du trafic. Le projet que proposent les CFF est également soutenu par l'ARGL, et convient à leurs attentes. « [...] on était tout à fait conscient que l'aménagement de la gare de Lausanne était nécessaire dans le cadre de l'agrandissement des quais tel qu'il a été décrit par les CFF » - « En fait on s'est

assez vite rendu compte que c'était le projet le plus simple » - « Il y avait une modification des quais qui étaient à mettre en place. Et il ne semblait pas y avoir d'autres alternatives possibles concrètes et sérieuses et qui aient pas un impact encore plus important finalement pour les riverains que celle qui a été proposée par les CFF » (Entretien avec un cadre de l'ARGL). Leur cheval de bataille va se concentrer sur le sort que l'on réserve aux habitants et particulièrement ceux situés aux Epinettes. « - Le profil général des gens qui s'engageaient c'est principalement je suppose des habitants soit de la rue du Simplon, soit des Epinettes c'est ça ? – Même plus le quartier des Epinettes [...] » (Entretien avec un cadre de l'ARGL). – « Après pour l'ARGL c'est aussi des habitants, mais c'est plutôt les Epinettes qui se sont constituées » (Entretien avec un cadre de la Maison de Quartier Sous-Gare). – On comprend aussi que le profil des personnes qui se mobilisent au sein de cette association correspond principalement à des habitants du secteur des Epinettes. En termes de chiffres, cette association a compté jusqu'à 150 membres, ensuite les effectifs sont redescendu à environ 80 membres. Les revendications de ce groupe n'évolueront pas beaucoup au fil du temps ; mais une des premières revendications qui est commune à l'ARGL et au Collectif Gare concerne l'accès à l'information. En effet, il faut souligner que les CFF n'ont pas brillé de par leurs talents en communication lors de la mise en route de ce projet : « "La séance était catastrophique, raconte un locataire des Epinettes. Et quand est arrivé le moment des questions, personnes aux CFF n'était en mesure de nous dire si des mesures d'accompagnement étaient prévues dans cette situation de pénurie. Les autorités aussi étaient absente" » (24 Heures, 11.7.11). - « Il faut dire que les CFF, lors de la séance d'information, avaient quelque peu négligé l'avenir des riverains. En outre, les autorités cantonales et communales n'avaient pas été invitées. Ce qui a surpris et contrarié » (Le Temps, 12.10.2011).

Dans un deuxième temps, l'ARGL va négocier avec la Ville et les CFF dans le but d'obtenir des garanties en ce qui concerne le relogement des habitants concernés par les démolitions. Ainsi que des indemnités pour ces personnes forcées de quitter leurs logements. L'ARGL se concentre plus sur la recherche d'un compromis entre les différents acteurs. C'est d'ailleurs pour cette raison que cette association va devenir l'interlocuteur privilégié des CFF et de la Ville. « Laurent Staffelbach a le sourire. Assis aux côtés du responsable du plan Léman 2030 des CFF, les représentants de l'Association des riverains de la gare de Lausanne (ARGL) affichent également leur satisfaction. L'atmosphère conviviale de la conférence de presse de ce jeudi matin contraste avec l'hostilité une année auparavant. [...] L'ARGL se montre très satisfaite des résultats obtenus, et relève la qualité du dialogue, tant avec les CFF qu'avec la Ville » (24 Heures, 17.8.12). - À l'été 2012 ces négociations vont d'ailleurs aboutir à un accord entre les différents acteurs. – « Un peu plus de soixante membres de l'ARGL étaient présents lundi soir à la salle des Cantons de la gare pour ratifier, quasi à l'unanimité, la convention cadre négociée par leur comité avec les CFF et la Ville. L'accord entrera en vigueur le 1er octobre 2012 » (24 Heures, 29.8.12).

Cette convention cadre apporte des garanties, des avantages qui n'avaient auparavant pas été clarifiés. Sans oublier que les CFF ont revu le programme des démolitions à la baisse en décidant d'épargner trois immeubles aux Epinettes. En ce qui concerne le sort des locataires

qui devront déménager, les CFF ont accepté de les indemniser, ainsi que ceux qui seraient gênés par les longues années de travaux qui vont prendre place dans le quartier. La Ville quant à elle s'est engagée à aider les personnes délogées à retrouver des logements. Néanmoins il faut préciser qu'un des points de cette convention stipule que celui qui fera opposition lors de la mise à l'enquête ne touchera aucune indemnité. En définitive, il faut choisir son camp: ceux qui ne jouent pas le jeu des CFF et de l'ARGL et qui veulent tenter de s'opposer au projet devront dire adieu à leur contrepartie financière. (La Liberté, 17.8.2012) (Le Temps, 17.8.2012)

L'ARGL a donc emprunté le chemin des négociations, quitte à s'exclure dans une certaine mesure des discussions avec les autres groupes : « *Mais de négocier comme ça avec les autorités ils se sont quelque part enfermés. Ils disaient "non on peut rien dire parce qu'on est en tractation avec la Ville" »* (Entretien avec une cadre de la Maison de Quartier Sous-Gare). Si on se concentre sur les moyens d'action de l'ARGL, on voit que l'association s'est focalisée sur les séances d'informations pour ses membres et plus largement au public. Les négociations avec les CFF et la Ville sont probablement le point fort de leur action, et fait partie de la stratégie déployée par ce groupe. On peut également citer la pose de banderoles sur les immeubles des Epinettes qui n'ont malheureusement pas tenu très longtemps suite à la pression de la gérance : « *Par exemple aux Epinettes ils ont fait des trucs l'ARGL, ils avaient mis des immenses banderoles "NON AUX DEMOLITIONS", le type de la gérance les a appelé le matin pour leur dire si vous enlevez pas vos banderoles on vous vire, de toutes façons ils étaient déjà virés plus ou moins mais deux jours après ils ont enlevés leurs banderoles »* (Entretien avec une cadre de la Maison de Quartier Sous-Gare). Finalement Cette association a lutté principalement pour les locataires d'une partie de la zone concernée par les démolitions. Elle a négocié les termes d'une convention pour les personnes qu'elle représentait, et ceci sans en débattre avec les autres acteurs des milieux associatifs.

Le Collectif Gare s'est également constitué en automne 2011, dans le but de défendre les intérêts des habitants du quartier. « *Après l'ARGL (Association des riverains de la gare de Lausanne), active depuis septembre, voici le Collectif Gare ! Né du constat que les habitants sont "cruellement absents" des réflexions urbanistiques des autorités [...] »* (24Heures, 29.11.2011). Le point de départ de ce collectif concerne aussi un manque d'informations, de communication, sur les projets qui vont prendre place dans cet espace. À la différence de l'ARGL, le Collectif Gare aimerait apporter une réflexion plus large sur les transformations urbaines prévues autour de la gare.

« *Alors bon déjà au niveau du comité du Collectif Gare on avait envie d'avoir une réflexion assez globale sur le quartier de la gare puisqu'il y avait plusieurs projets qui gravitaient autour de la gare de Lausanne » - « On cassait un morceau de ville pour faire de l'infrastructure. On trouvait qu'il y avait un énorme paradoxe, parce que du côté nord des voies on démolissait de l'infrastructure CFF, les halles, pour en faire un nouveau programme : le musée. Nous on disait c'est quand même assez étonnant le choix de ce site ; et puis au sud des voies on démolissait un morceau de ville pour faire de l'infrastructure ferroviaire, il y avait un gros paradoxe »* (Entretien avec un cadre du Collectif Gare).

Il y a dans leur démarche une conception plus idéologique de comment devrait se faire l'urbanisme, et de comment devrait s'organiser les rapports entre décideurs, milieux associatifs et habitants.

Ce collectif a compté jusqu'à 300 membres qui étaient principalement constitués d'habitants du quartier, mais également de personnes extérieures, qui se sentaient concernées par cette problématique. Lors d'un entretien avec une personne responsable à la Maison de Quartier, celle-ci les décrit comme des « gens un peu au fait de tout, vraiment intéressants parce qu'ils ont amené un point de vue politique » - « C'est vraiment une base de militants proactifs, ils sont bien têtus et bien au fait de leurs dossiers » (Entretien avec une cadre de la Maison de Quartier Sous-Gare).

Si on se penche plus en détail sur les revendications portées par ce collectif, on s'aperçoit qu'elles sont de plusieurs natures : dans un premier temps il y a cette volonté d'inclure dans le processus décisionnel la vision des habitants. « Nous exigeons que soit dorénavant prise en compte, dans les processus de décision, la parole des habitants qui vont subir et payer des chantiers de longue durée qui grèveront la qualité de leur habitat, à titre provisoire ou définitif ». Ils et elles pointent également du doigt le fait que les CFF n'ont étudié aucune autre alternative à l'agrandissement de cette gare. « Priorité aux vraies solutions d'avenir. Nous exigeons que l'option étudiée par les CFF d'une Gare souterraine à Lausanne soit dès à présent privilégiée et poursuivie, à l'instar d'autres villes suisses et européennes, parce que c'est la seule vraie solution d'avenir et que les infrastructures ferroviaires exigent des solutions durables à long terme ». Et enfin, le collectif demande un moratoire sur les démolitions. « Nous exigeons un moratoire immédiat sur l'ensemble des démolitions programmées dans les quartiers du Simplon et des Epinettes ainsi que sur les Halles CFF dont l'usage et l'affectation du sol futur exigent une vraie réflexion démocratique et professionnelle qui, jusqu'à ce jour, n'a pas eu lieu » (<www.collectif-gare.ch>). Tous ces extraits du manifeste du collectif illustrent l'idéologie qui anime les personnes au sein de ce groupe. Il y a certes une grosse remise en question du projet des CFF, mais il y a aussi une volonté de mettre le citoyen au cœur de la réflexion urbanistique.

Leurs revendications sont évidemment liées à des questions de logements; dans un contexte de crise du logement à Lausanne, il paraît naturel de remettre en cause le programme des CFF, qui consiste à construire des bureaux, une majorité de logements de haut-standing, et des surfaces commerciales. « Alors à la base c'était la question du logement, on avait fait une pétition au Grand Conseil, et on avait été reçu par la commission des pétitions, où on défendait la mixité sociale du quartier, et on était un peu critique par rapport à tous ces changements. Il y avait déjà une gentrification qui se faisait dans le quartier et ce projet en tout cas l'a accéléré » (entretien avec un cadre du Collectif Gare). Dans la critique du programme des CFF, il est essentiel de mentionner l'augmentation des surfaces commerciales. Aujourd'hui la gare de Lausanne compte à peu près 3'000m² de ces surfaces; avec le développement de la gare, celles-ci devraient passer à environ 10'000m². Ce point est en effet une des grandes problématiques de ce projet aux yeux du collectif.

« Et puis nous ce qu'on critique en deux mots au niveau de la gare, ce qui est moins visible dans la communication qui est faite par les CFF c'est le quadruplement des surfaces commerciales à peu près [...] nous on aimerait savoir si ces gens c'est des passagers ou si c'est des gens qui viennent acheter ? Comme à Genève où on a un espèce de mall qui vit 24h sur 24h. Je trouve quand même qu'il y a une différence à faire entre le commerce utile on va dire qui permet de dépanner en dehors des heures d'ouverture pour acheter un morceau de pain ou une salade, que de créer une sorte de besoin » - « c'est peut-être pas démesuré pour certaine personne, mais après on fait une gare ou un centre commercial ? » (Entretien avec un cadre du Collectif Gare).

Ces idées démontrent bien qu'il y a derrière la démarche du Collectif Gare une dimension idéologique, une certaine critique d'un urbanisme axé sur des valeurs néolibérales. En termes d'action, on peut principalement citer les séances d'information, et la diffusion d'une pétition : *« Y a eu des séances d'information qui ont été faites à la Maison de Quartier, et au Buffet de la Gare, y a eu une pétition au Grand Conseil, et on a écrit à tous les députés par rapport à notre combat, par rapport à ce qu'on revendiquait pour les sensibiliser à ça. Y a eu quelques articles dans les médias. On a alerté les conseillers communaux »* (Entretien avec un cadre du Collectif Gare). – Les actions du collectif ont donc principalement porté sur la diffusion de leurs idées et la volonté de faire réagir la classe politique.

Dans cette lutte face au projet des CFF, l'ARGL et le Collectif Gare ont été les deux principales structures associatives qui ont remis en question le programme de l'ex-régie fédérale. On constate que ces deux groupes ont des revendications différentes, et que leurs idéologies sont fondamentalement distinctes l'une de l'autre. Néanmoins, ils se sont mobilisés pour défendre les intérêts des habitants du quartier, même si chacun a fait à sa manière.

La Maison de Quartier Sous-Gare et la Plateforme

Lors de ces années d'opposition, un autre acteur associatif a joué un rôle important, c'est la Maison de Quartier Sous-Gare. Celle-ci sans réellement endosser le statut d'opposant, a pourtant participé à mettre en place une structure particulièrement utile dans cette lutte. C'est la création de la Plateforme. Un des buts de la Maison de Quartier est de donner la parole aux habitants sur des questions qui touchent leur environnement. Et dans la question du réaménagement de la gare, cette Maison a joué une place centrale avec la création de cet espace de discussion et d'échange. Elle a permis de réunir les différents acteurs associatifs : *« On a plus ou moins invité les différentes entités [...] Nous Maison de Quartier on n'est pas en tant que tel des opposants, on peut pas se définir comme ça mais on est vraiment un lieu qui peut réunir les habitants, réunir les gens. Et on a un petit peu notre rôle, c'est un petit peu d'être l'arbitre, enfin pas l'arbitre mais centraliser le débat ici »* (Entretien avec une cadre de la Maison de Quartier). - Le but était aussi que cette structure, la Plateforme, puisse prendre plus de poids et permettre aux gens d'échanger leurs idées et aussi d'avancer dans le débat entre eux. Qu'ils puissent s'organiser, et ne pas uniquement se développer chacun de leur côté. - *« Donner un lieu pour [...] pour rassembler un peu ces mouvements de mécontentement et*

pour qu'un petit peu on n'arrive pas à un consensus mais qu'on arrive à organiser plusieurs choses» (Entretien avec une cadre de la Maison de Quartier).

La formation de cette Plateforme en 2013, vient aussi du même constat qui a été fait par les autres groupes, à savoir le fait d'une lacune de la part des CFF en matière de communication. « *Municipal lausannois à la tête des Travaux, le libéral-radical Olivier Français s'étonne que l'ex-régie n'ait pas davantage préparé sa communication. "Il faut être attentif à l'accompagnement des gens qui pourraient être obligés de déménager. Notre inquiétude est que ce projet entraîne des oppositions. On doit bien communiquer pour avoir le soutien de la population" » (Le Temps, 21.7.2011).* – Cette inquiétude est visiblement partagée par des responsables de la Ville, qui savent ce qu'engendrerait une opposition massive des habitants. D'après la personne interrogée, ce ne pas uniquement un manque d'information, mais également la manière dont ils ont communiqué.

crédits photo: © A.N



Maison de Quartier Sous-Gare
Avenue Edouard Dapples

« Les CFF disent aux gens : on va démolir vos maisons, dans une année vous devez vous tirer! Les CFF ont mis une affiche dans l'entrée des immeubles, on va démolir les maisons, la gare va être construite, merci messieurs-dames, au-revoir bonne nuit! Non mais.. communiquer comme ça! Ils l'ont reconnu après coup. Mais après coup reconnaître qu'ils n'ont pas su communiquer mais c'est grave ! S'il y a bien des gens qui doivent savoir communiquer c'est bien eux ! c'est pas des bleus, ils font ça tout le temps. Donc ils savent pas communiquer et la lutte est partie là-dedans » (Entretien avec une cadre de la Maison de Quartier).

On peut dire dès lors que les mécontentements et la mobilisation qui ont suivi sont directement imputables à une mauvaise communication de la part de la compagnie ferroviaire. Dans les acteurs qui ont participé à cette Plateforme on peut citer les deux groupes qui ont déjà été mentionnés, soit l'ARGL et le Collectif Gare. La Maison de Quartier en tant qu'organisatrice, mais également en tant que participante, et un couple d'habitants qui ont de leur propre initiative lancé une pétition dans le but de sensibiliser l'opinion à la problématique de l'agrandissement de la gare.

« Madame, Monsieur, la pétition que nous vous remettons ce jour est forte de plus de mille signatures (1045 précisément). Celles et ceux qui en soutiennent le texte s'opposent à la démolition de nombreux logements situés au chemin des Épinettes et à la rue du Simplon, à Lausanne. Cette récolte de paraphes, qui s'est déroulée à Lausanne dans la région Sous-Gare, est le fait d'habitants de notre quartier, soucieux d'y conserver une mixité sociale qui fait la richesse d'un tel lieu. Nous vous remercions de transmettre cette prise de position collective à nos autorités communales. Pour notre part, nous l'avons remise également à Madame la Vice-Chancelière pour le Canton de Vaud. » (Bulletin du conseil communal, 11.9.2011)

La personne interrogée au sein de la Maison de Quartier est aussi impliquée en politique au niveau local. Elle affiche elle aussi un avis relativement mitigé en termes d'impact quand elle s'exprime à propos de cette pétition : *« Après voilà une pétition, moi j'étais à la commission des pétitions je sais comment ça va : on les reçoit, merci beaucoup, on fait une étude, un rapport et pis tac. Après c'est un peu ça la politique. Finalement que décide le citoyen ? Pas de grand-chose »* (Entretien avec une cadre de la Maison de Quartier).

Cependant la Plateforme a permis à ces différents acteurs de s'organiser et de pouvoir échanger entre eux. Si l'on réfléchit en termes de ressources, la création de la Plateforme a également permis d'augmenter le capital organisationnel des milieux associatifs. Cela leur a donné une meilleure visibilité et un potentiel réseau de personnes qu'ils n'avaient pas auparavant. Il faut néanmoins mentionner que des différends vont apparaître au milieu de cette structure, des divergences d'opinions qui vont malheureusement mener à une forme de scission.

Les actions de la Plateforme et des milieux associatifs

Dans les parties précédentes, on a pu voir un certain nombre d'actions qui ont été menées par les milieux associatifs. Si l'on s'intéresse à ces différentes actions, on remarque que celles-ci sont principalement des séances d'informations, des pétitions, ou la sollicitation des représentants politiques. Le répertoire des actions dans le cadre de cette lutte est de nature assez classique, et assez peu contestataire. Par exemple lors d'une séance à la Plateforme en janvier 2014, on remarquera les propos du journaliste qui souligne la docilité du public : *« Devant une salle pas franchement hostile, les autorités ont pu tranquillement expliquer la nécessité de développer une gare actuellement saturée, qui devrait accueillir 200'000 personnes par jour à l'horizon 2030 »* (24 Heures, 15.1.2014). – Ceci peut indiquer que les auditeurs ne sont pas radicalement opposés à l'agrandissement de la gare, qu'ils ont d'autres inquiétudes concernant ce projet. *« Et puis en fait les habitants ce qu'ils les intéressent, c'est de savoir combien de temps il y aura des travaux, si ça se fera la nuit, à quelle fréquence, c'est un peu ça qui les intéressent. Ce n'est pas tellement de dire qu'ils ne veulent pas de nouvelle gare »* (Entretien avec une cadre de la Maison de Quartier). – Pour une grande majorité du public et des militants on ne se situe alors pas dans une opposition radicale comme dans l'autre cas d'étude.

Une autre hypothèse de ce manque d'implication concernerait le répertoire d'actions des mouvements sociaux. Ce répertoire dépend des groupes, de leur composition, de leur

idéologie. Par exemple des mouvements squat n'auront pas le même registre d'action qu'un parti politique, ou qu'un collectif d'habitants. Il y a derrière cette notion la question de jusqu'où les militants sont prêts à aller. « [...] *Les moyens de défendre une cause ne sont pas utilisés par n'importe quel groupe à n'importe quel moment : les acteurs mobilisés agissent en puisant dans un "répertoire" borné, d'une part par les technologies, le système politique, les traditions historiques du pays et, d'autre part, les normes de justice qui prévalent dans le groupe, ses routines de fonctionnement et l'expérience accumulée* » (Douillet, 2017, p. 100). Dans le cas qui nous intéresse, l'exemple des banderoles qui ont été posées, puis retirées sur des immeubles aux Epinettes est assez emblématique de cette théorie. Pour ne pas se compromettre vis-à-vis de la gérance (qui leur avait déjà notifié la démolition des immeubles), les habitants ont préféré enlever les slogans qui montraient pourtant de façon assez claire leur opinion sur la question. Il y a donc derrière chaque groupe des normes qui sont intégrées avec ce qu'il est possible de réaliser ou non, ceci est aussi lié à une certaine crainte de la sanction. « *Ils auraient pu dire là on veut nous faire enlever nos banderoles, on se mobilise, on va à la gérance on fait un sit-in, on avise 24Heures, mais c'est pas comme ça que ça s'est fait. Parce que derrière y a la carotte et le bâton, parce que si on fait pas comme ils veulent, on vous sanctionne* » (Entretien avec une cadre de la Maison de Quartier). - Il n'y a par exemple pas eu de manifestation, ce qui semble être un regret pour l'interviewée de la Maison de Quartier : « *Non mais moi je regrette un peu, parce que je trouve, je suis jurassienne aussi, alors j'ai fait des manifs pour le Jura donc je sais comme ça fait. Mais je suis aussi responsable parce que je n'organise pas de manif* » (Entretien avec une cadre de la Maison de Quartier). – De par son passé militant, la personne juge que la contestation dans cette lutte-ci aurait pu être plus intense. Néanmoins, il y a eu un vrai travail en ce qui concerne les séances d'information. Qui ont même parfois été médiatisées : « [...] *mais il y a quand même eu jusqu'à 250 personnes, y a même eu la télé* » (Entretien avec une cadre de la Maison de Quartier). – Ainsi que par les pétitions et l'interpellation de la classe politique sur ce sujet. Mais cela n'a pas eu un impact suffisant, aucun parti politique n'est réellement entré dans la mobilisation.

Finalement on s'aperçoit que les actions qui ont été menées par les milieux associatifs sur le projet de la gare de Lausanne avaient plus un but d'information, d'organisation, comme lors des séances qui étaient organisées par la Plateforme ; ou même de négociations avec les CFF et les autorités pour le cas de l'ARGL. Mais aucun de ces groupes n'a su appeler à une forte mobilisation, ou n'a eu la volonté de descendre revendiquer ces intérêts dans l'espace public. On peut peut-être expliquer cette tendance de par le nombre limité d'adhérents à ces mouvements, ainsi que par la division en plusieurs structures (ARGL, Collectif Gare, Maison de Quartier) qui ont possiblement eu pour effet de diluer, de diviser les avis sur l'orientation que devait prendre cette mobilisation.

Une fracture idéologique

Nous avons déjà compris les différences qui caractérisent les principaux mouvements actifs dans cette lutte. Toutefois, ces divergences vont avoir des répercussions également sur la Plateforme. Le Collectif Gare a essayé d'apporter une réflexion critique, plus en profondeur, sur les impacts qu'auraient les transformations voulues par les CFF. Cette citation tirée de la rubrique « Réflexions » du 24Heures met particulièrement en lumière la pensée du collectif.

« "Il faut être absolument moderne", écrivait le jeune Rimbaud, il y a cent quarante ans. Au début du XXI^e siècle on peut se demander s'il est "absolument moderne" de continuer de casser de la ville pour faire passer du transport ; s'il est "absolument moderne" de déloger contre leur gré des habitants en pleine crise du logement ; s'il est "absolument moderne" de concevoir des gares comme des centres commerciaux dans lesquels, accessoirement, on peut aussi prendre le train ; s'il est "absolument moderne" de jouer de cette ressource limitée qu'est le terrain en ville comme s'il s'agissait d'une banale opération boursière. Si à toutes ces questions, la réponse est oui, alors ce qui se passe autour de la gare de Lausanne est résolument moderne » (24 Heures, 9.3.12).



Immeubles voués à la destruction
Place des Saugettes



Immeuble voué à la destruction
Rue du Simplon

crédits photos: © A.N

Ce n'est finalement pas qu'une critique du projet des CFF, c'est également une critique de comment l'on pense et l'on construit les projets urbains. Il y a derrière ce discours une critique de la gestion d'un projet principalement mû par des valeurs néolibérales. En plus de ces considérations économiques, le Collectif Gare rappelle un autre point problématique de ce projet; c'est la vision « court termiste » des CFF. Ceux-ci construisent une gare qui sera obsolète aux environs de 2050, c'est pourquoi la personne interrogée au sein du collectif s'étonne de cette stratégie. « Alors nous on est déjà étonnés de ce plan parce que trente ans c'est du plus court terme qu'une fenêtre de maison. Tout à coup, là on parle d'un morceau de ville, on touche à des infrastructures qui sont extrêmement importantes, et on a une vision à une trentaine d'années en fait » (Entretien avec un cadre du Collectif Gare). Ces opinions, qui ne sont pas partagées par tous au sein de la Plateforme, vont finir par créer un clivage, qui

va mener le Collectif Gare à se retirer des discussions et de la Plateforme. *« Présent depuis les débuts dans le débat, le Collectif Gare est aujourd’hui plus en retrait. Occupé par le pôle muséal, mais aussi déçu de ne pas avoir été davantage écouté au moment de la conception du projet, le Collectif Gare a quitté les discussions menées depuis un an dans la Maison de Quartier. "Nous ne sommes pas pour ce fait accompli", résume Barbara Fournier »* (24Heures, 20.03.2015). – N’étant pas d’accord avec la direction que prenait le projet, et les débats qui l’accompagnaient, ceux-ci ont alors décidé de sortir de la Plateforme. *« Mais nous en définitive on a décidé de s’éloigner de cette Plateforme parce qu’on s’éloignait de notre première réflexion, parce qu’on s’orientait plutôt sur un accompagnement, un espèce de contre-pouvoir sur l’impact du chantier sur les gens. Alors que nous en définitive notre combat de base c’était de dire qu’on n’était pas d’accord avec cette manière-là d’agrandir la gare »* (Entretien avec un cadre du Collectif Gare). Il est intéressant de voir cette position, où finalement le collectif se rend compte que le travail effectué par la Plateforme ne remet pas en question le projet. Elle ne permet pas réellement aux habitants d’avoir un impact sur les décisions, de pouvoir imposer leur vision. Cette structure qui aurait pu permettre un phénomène d’*empowerment*, est dans une certaine mesure un moyen de suivre l’évolution du chantier. Et loin de le remettre en question, cette structure a plutôt fini par le légitimer, étant donné qu’aucune opposition n’a réussi à s’implanter durablement.

Face au départ du Collectif Gare, la Plateforme gardera son rôle de lieu d’échange, et de débat. Même si, on l’aura compris, le plus grand défi aura finalement été de rassembler des personnes avec des divergences d’opinions. De les maintenir dans un cadre, pour créer une forme d’unité, en représentant les habitants du quartier de manière plus entière. En essayant d’atténuer les clivages, qui ont pris place dans ces discussions.

Les leviers d’action limités de la Ville

La Ville de Lausanne, dans ce projet, a une marge de manœuvre qui est assez limitée. En effet, en matière de parcellaire celle-ci possède la grande place au nord des voies, ainsi que la place des Saugettes au sud, qui donne sur la rue du Simplon. Les CFF quant à eux ont évidemment toutes les parcelles où se situent l’infrastructure ferroviaire, et certains immeubles qu’ils ont rachetés à la rue du Simplon et aux Epinettes. Au milieu de ces acteurs, il faut également mentionner un protagoniste de poids qui est présent sur le secteur de la Rasude. Le propriétaire de cette parcelle n’est autre que Mobimo, une des plus grosses compagnies immobilières de Suisse. Essentiellement basée en Suisse alémanique, elle est présente en Suisse romande depuis environ une décennie. À Lausanne cette entreprise possède également le quartier du Flon. (<www.mobimo.ch>)

On s’aperçoit que la Ville possède surtout l’espace public, ce qui est en soi une bonne chose, mais que celle-ci ne possède pas de foncier aux alentours de la gare. Peut-être que si cela avait été le cas, il aurait été possible d’inclure les volontés de la Ville au sein du projet, et de modifier un peu le ratio des affectations. Les CFF ont prévu de construire entre leurs parcelles et celles de Mobimo, 70% de bureau, 20% de logements et 10% de surface commerciales.

(24Heures, 12.06.2013) – Dans un contexte de crise du logement, est-ce vraiment dans les intérêts de la Ville et des lausannois que d’avoir un centre d’affaire, et des logements qui seront principalement des logements de haut-standing, à la gare de Lausanne ?

Même si les CFF ont prévus de construire du logement, des personnes vont être délogées et déplacées à cause des travaux. Et ces personnes vont pour la majorité d’entre-elle devoir quitter le quartier Sous-Gare. Soit pour des raisons financières, soit parce que le marché de l’immobilier y est déjà relativement saturé. La Ville quant à elle prend ses responsabilités et fait son possible pour accompagner les personnes touchées par ces travaux.

« La Ville de Lausanne peut faire deux choses : aider les locataires concernés avec les logements qui seraient disponibles ou rendus disponibles dans le parc de logements de la Caisse de pension de la Ville de Lausanne [...] Cela portera très peu sur des logements Sous-Gare, parce qu’on n’en a pas beaucoup à Lausanne, mais cela peut porter sur des logements rendus disponibles sur le marché qui pourraient, le cas échéant intéresser les locataires concernés » (Bulletin du conseil communal, 24.04.2012).

La Ville est alors concernée par ces problèmes, et cela fait aussi partie de ses responsabilités. Mais il faut néanmoins être critique face à l’attitude des CFF, qui est un des plus gros propriétaires fonciers de Suisse, société par ailleurs détenue par la Confédération. Ils ont certes passé un accord avec l’ARGL qui met en place des mesures d’accompagnement, et des indemnités. *« Une lettre de recommandation des CFF et de la Ville accompagnera leur candidature et une garantie de l’aide sociale à qui fait l’objet de poursuites. En outre les CFF indemniseront les locataires : jusqu’à 6’000 francs pour les frais liés au déménagement et la compensation pendant deux ans d’une éventuelle différence de loyer » (24Heures, 29.08.2012).* Mais quand on connaît les ressources dont dispose la compagnie ferroviaire, on est en droit de se demander si ces mesures sont suffisantes. Car les personnes qui déménageront auront de grandes chances de se retrouver dans un tout autre quartier. Ce projet, et la vision immobilière des CFF, participeront sans doute à un remplacement de population sur une partie du quartier.

À travers cette problématique, on se rend compte de l’importance des acteurs qui possèdent la ressource foncière. Leur volonté peut impacter la composition sociale d’un quartier. Dans le cas de Lausanne on s’aperçoit que cette ressource est principalement en mains privées, ou possédée par les CFF. La Ville de Lausanne n’avait que très peu de moyens d’agir à ce niveau-là étant donné qu’elle ne possède quasiment pas de foncier dans cette partie de la ville. Cet avis est également partagé par la personne interrogée au sein de la Maison de quartier : *« La Ville de Lausanne elle a beau faire mais elle a pas beaucoup de marge de manœuvre. Typiquement les 10’000m² (de surfaces commerciales) dans la gare, ils ne peuvent pas dire grand-chose » (Entretien avec une cadre de la Maison de Quartier Sous-Gare).* – Mais il faut souligner que malgré un manque de levier d’action, et une certaine connivence avec le projet des CFF, la municipalité a tenu son rôle en aidant les locataires. *« La Ville quelque part elle a été sympa, parce qu’elle a dit aux habitants de l’ARGL qu’elle allait les aider pour trouver des logements. Elle a pas dit que ce n’était pas son rôle et que c’était les CFF. Elle a joué son rôle, elle a aidé les locataires à retrouver un appart. » (Entretien avec une cadre de la Maison de Quartier Sous-*

Gare). Il faut comprendre les enjeux que représente la ressource foncière au sein des villes aujourd'hui. La responsabilité des municipalités est aussi de devoir assurer un parc immobilier suffisant afin de ne pas devoir uniquement composer avec le marché privé de l'immobilier.

Pendant ce temps-là les CFF poursuivent leur projet

Après des débuts compliqués, entre les lacunes dans la communication et les oppositions des habitants avec la création des différents mouvements, les CFF ont finalement réussi sans trop de peine à imposer leur projet. Il y a certes des mouvements de contestation qui se sont créés comme nous l'avons vu, mais aucune de leurs actions n'a réellement mis en péril la réalisation du projet. Aucune alternative n'a été discutée, malgré que le Collectif Gare ait demandé à ce que d'autres options soient étudiées. « À l'image du Collectif Gare, qui prône un moratoire sur les démolitions, suggère une extension souterraine, et conteste l'emplacement à proximité des voies du futur Musée cantonal des Beaux-Arts » (Le Temps, 17.08.2012). – Cette alternative est balayée sans ménagements pour des raisons de coûts. « En fin de soirée, le Collectif Gare a demandé pourquoi l'option souterraine n'a pas été choisie, comme c'est le cas à Genève. "Les Genevois devront trouver eux-mêmes les centaines de millions de surcoûts qu'engendre la version souterraine", a répondu Michel Paccaud, de l'Office fédéral des transports » (24 Heures, 15.01.2014).



Parking du Simplon voué à la destruction
Rue du Simplon



Parking du Simplon voué à la destruction
Rue du Simplon

crédits photos: © A.N

La raison du financement et du surcoût est l'argument principal des CFF pour ne pas rentrer en matière en ce qui concerne une gare souterraine. À Genève également l'ex-régie fédérale avait invoqué cette raison pour ne pas se pencher sur la possibilité d'une gare en sous-sol. Alors qu'aujourd'hui, en ce qui concerne les projets de gares, il y a quand même une forte inclination à réfléchir à des solutions en sous-sol. Si on pense à des exemples comme Zürich, Berne et bientôt Genève, elles ont, ou auront toute une partie de leurs voies sous terre.

«Et puis nous on comprenait pas, on a pas d'expert avec nous, mais on a quand même voulu, on a une personne qui était cheminot, quelqu'un de la technique pour qui le

cas d'une gare souterraine était envisageable. On comprenait pas pourquoi il fallait étendre cette gare en surface, avec au départ en plus un impact sur des démolitions de bâtiments, de logements, du GuestHouse. Alors que la tendance en fait dans les grandes villes c'est plutôt de travailler non sur la surface en élargissant, mais plutôt sur une stratification en vertical avec des axes bien définis avec du trafic national, régional, on comprenait pas pourquoi à Lausanne on partait pas dans cette idée» (Entretien avec un cadre du Collectif Gare).

Malgré cela, la compagnie ferroviaire ne rentrera pas en matière, car économiquement cette solution ne leur convenait pas. Cette recherche d'une optimisation des coûts, et cette manière très helvétique, mais aussi très néolibérale de procéder sont un des leitmotiv de la manière dont les CFF réalisent leurs projets. Dans le projet lausannois également cette rationalisation des coûts est présente par exemple sur la question du logement. Mais la critique grimpe face à la stratégie immobilière des CFF. « *Jusqu'à quel point les CFF doivent-ils proposer des logements à loyer modéré sur les immenses surfaces dont ils sont propriétaires ?* » - « *Le portefeuille immobilier des CFF représente une surface commercialisable de près de 450'000 mètres carrés, dont seuls 8% sont destinés au logement.* » - « *Mais plusieurs voix, au PS, chez les Verts et au PDC, s'élèvent pour demander que la part réservée au logement, notamment à un prix abordable soit plus importante* » (Le Temps, 20.03.2015). Malgré ces critiques, la Confédération ne voit pas comme une nécessité le fait d'imposer plus de règles aux CFF, compagnie qui est pourtant en main étatique, et est un des acteurs possédant le plus de ressource foncière dans le pays. « *Doris Leuthard n'a toutefois pas l'intention d'imposer aux CFF un carcan trop strict. "Il serait archifaux de leur imposer des quotas ou des pourcentages de logements d'utilité publique ou à loyer modéré. Ce serait une atteinte à leur liberté entrepreneuriale"* » (Le Temps, 20.03.2015).

La compagnie ferroviaire n'a donc que très peu de soucis à se faire en ce qui concerne des directives venues de Berne. La tendance est bien de laisser le marché se réguler, et d'avoir une implication minimale de l'Etat, même lorsque cela concerne une entreprise qui est théoriquement aux mains de la Confédération. Et cela même quand cela touche la question du logement qui, en dehors des crises que peuvent subir les grandes villes de Suisse, est quand même une des conditions minimales pour pouvoir vivre dignement. On s'aperçoit alors que sur le cas lausannois les CFF, malgré quelques dérapages en termes de communication, et quelques oppositions qui seront négociées, cela n'a eu que très peu d'impact sur l'avenir de la gare de Lausanne. Finalement aucun obstacle, qu'ils viennent du haut ou du bas, ne viendra remettre en cause certains grands principes de ce projet.

Un bilan mitigé

En termes de luttes le bilan est plus mitigé du côté des milieux associatifs. Pour le Collectif Gare en particulier dont aucune des revendications n'a été retenue. Aucune opposition n'a réussi à remettre en question le projet d'agrandissement de la gare, aucun point problématique n'a été revu. Et surtout aucune autre alternative n'a été sérieusement étudiée, malgré le fait que des groupes d'habitants protestaient contre ces démolitions. De son côté l'ARGL a négocié

une convention avec les CFF qui n’engageait qu’elle, et qui ne proposait pas des garanties à tous les locataires qui étaient touchés par ces démolitions. On s’aperçoit que d’une part les actions menées pendant cette lutte étaient de faible intensité, et d’autre part il y avait une division au sein des milieux associatifs qui n’avaient pas les mêmes revendications, ni les mêmes modes d’action. Ces deux facteurs ont permis aux CFF de ne jamais être sérieusement inquiétés par les oppositions.

Le soutien populaire limité, et une implication relativement faible des habitants du quartier sont également des paramètres qui rentrent en ligne de compte. Car cette cause à défendre n’a pas rencontré un franc succès dans la population lausannoise. Aucun parti politique n’a pris la défense des mouvements sociaux qui se sont créés Sous-Gare. La question des mobilisations autour de l’agrandissement de la gare n’a pas eu un retentissement suffisant pour faire changer le cours du projet. Même s’il faut saluer une certaine visibilité dans la presse et les médias régionaux, cela n’aura pas suffi à convaincre une plus large frange de la population à se mobiliser.

La marge de manœuvre limitée de la Ville de Lausanne et le pouvoir des CFF sont aussi des éléments qui ont contribué à la bonne marche de ce projet. En effet, le fait que la ressource foncière ne soit pas majoritairement en mains communales ne donne que très peu de leviers d’action à la Ville. La Ville de Lausanne possède certes des espaces publics, mais cela ne lui permet pas de négocier les affectations, la politique du logement, ou la quantité de surfaces commerciales que la compagnie ferroviaire a prévu de réaliser sur ce site.

En définitive, cette mobilisation au sein du quartier Sous-Gare n’aura pas réussi à changer la nature du projet des CFF. À l’exception du Collectif Gare, aucune des structures associatives qui se sont créées ne s’est réellement imposé dans un rôle d’opposition. Elles ont eu un rapport différent avec les porteurs du projet, soit en négociant directement avec eux. Ou quand on pense au rôle de la Plateforme, en leur servant de relai de communication aux habitants. La Plateforme a dans un sens comblé les lacunes des CFF en matière de communication, et avec le temps elle s’est également transformée en une forme d’accompagnement du projet. Tous ces éléments ont dès lors scellé le destin de l’agrandissement de la gare de Lausanne, qui au-delà des considérations morales ou éthiques, aura un impact important sur un quartier emblématique de la ville de Lausanne.

Ancienne entrée de la GuestHouse
Chemin des Epinettes



crédits photo: © AN

Genève et les Grottes

Description du projet

Le projet d'agrandissement de la gare de Genève Cornavin fait également partie de cette stratégie plus large que les CFF ont appelé « Léman 2030 ». Il y a alors une dimension d'urgence face à cette situation, surtout que plus les années s'écoulent pour entreprendre des travaux, plus le risque de retarder l'horizon de ce gigantesque chantier et de se faire dépasser par le flux des voyageurs augmente. *« Ne rien faire relèverait du suicide. Le trafic ferroviaire connaît un boom incroyable sur l'axe Lausanne-Genève. "Il a doublé ces dix dernières années", relève Frédéric Revaz, porte-parole des CFF. Il va encore doubler ces vingt prochaines années»* (TDG, 1.12.2011). – En parallèle à cette problématique, il faut ajouter que le contexte genevois doit également s'accommoder de l'aspect transfrontalier des flux de personnes, et du fameux CEVA qui est normalement prévu pour fin 2019. Cet élément rajoute dès lors une pression supplémentaire sur une gare qui semble déjà au bord de la saturation. Aujourd'hui, l'agglomération genevoise compte environ 900'000 personnes ; les prévisions annoncent que ce chiffre passera à 1'100'000 d'ici 2020. (<<https://company.sbb.ch>>)

C'est dire à quel point la construction d'infrastructures de transport est importante pour toute la région. Le CEVA est sensé absorber une partie de ce flux dans le grand Genève, lors que, pour pallier à la saturation de l'axe qui longe l'arc lémanique, les CFF ont prévu la construction de deux voies supplémentaires. Au début, il y a débat sur l'emplacement même de ces voies. *« Où les mettre ? Des variantes étudiées, il en reste deux. L'une d'elles propose de s'élargir à l'arrière de gare (variante nord). L'autre envisage ces voies plus en amont, en face de l'ancien centre de tri de La Poste. Les CFF ne veulent pas s'étendre davantage sur ces variantes »* (TDG, 1.12.2011). – Les CFF restent relativement vagues sur leurs intentions alors qu'au niveau genevois on s'interroge sur d'autres possibilités pour une gare centrale. Le site de la Praille possède déjà une gare de marchandises. Mais cette option sera écartée pour des questions de coûts : *« La nouvelle gare à la Praille coûterait plus de 6 milliards. Un chantier colossal impossible à réaliser, selon le chef de projet. «En Suisse, pour des raisons logistiques, on ne peut dépenser plus de 200 millions par année dans un projet.» Les travaux dureraient trente ans »* (TDG, 2.5.2012). – Une autre variante qui a été étudiée concerne l'agrandissement de la gare de l'aéroport, mais ici aussi cette possibilité est mise de côté pour des raisons de budget et de durée : *« Deuxième variante : une gare centrale à l'aéroport. Son coût 5 milliards, soit 25 ans de travaux. « Dans les deux cas, les temps de réalisations ne permettent pas de faire face à l'urgence» affirme Laurent Staffelbach »* (TDG, 2.5.2012). – On remarque que pour des raisons de financement et de timing, ces deux options paraissent irréalisables aux yeux des CFF. C'est pourquoi, au final l'agrandissement au nord des voies qui sera retenu.

Ce projet est moins onéreux et moins long à réaliser pour la compagnie ferroviaire. Cependant, cette solution ne va pas tarder à susciter l'ire des habitants du quartier des Grottes : *« Reste la variante nord, devisée à 800 millions. Les CFF espèrent la réaliser d'ici à 2030. Mais les habitants sont décidés à la combattre : "Nous voulons un projet qui soit digne pour Genève, qui respecte le quartier et propose une vraie solution pour le long terme." »* (TDG, 2.5.2012).

C'est dans ce contexte particulier que l'opinion publique découvre le projet d'extension de Cornavin.

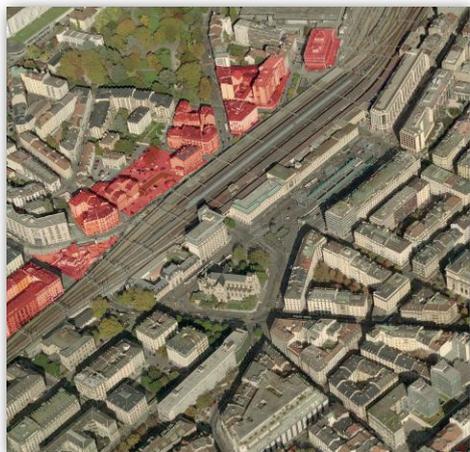
D'un point de vue plus technique, cette variante propose d'élargir de 28 mètres l'emprise des voies à l'arrière de la gare. Ce dispositif permettrait d'augmenter les capacités de 40%, et ainsi de mettre la gare centrale de Genève à l'abri de la saturation jusqu'en 2050. Néanmoins, cela impliquerait de replanifier complètement le bas du quartier des Grottes en rasant une partie des immeubles de ce secteur. Non seulement une partie du patrimoine bâti de ce quartier historique de Genève disparaîtrait, mais cela aurait également de lourdes conséquences sur les logements dans cette partie de la ville. À cette époque, on parle de plus de 300 logements qui pourraient disparaître. Il faut aussi mentionner qu'une partie du riche tissu associatif serait touché. Finalement on s'aperçoit que ce projet ne vise pas uniquement la transformation d'un espace physique, mais c'est également un espace social qui est menacé. Ce projet et le remodelage de ce quartier déstructureraient ce qu'il a fallu des décennies à construire en termes de cohésion sociale, de tissu associatif, et de logements à loyers modérés. (Le Temps, SD) ; (TDG, 1.12.2011) ; (Le Courrier, 9.5.2012) ; (TDG, 21.5.2012)

Variante «Nord», géométrie et plan directeur

IMAGE DIRECTRICE LES GROTTES



(<<http://mapping-controversies.epfl.ch>>)



Bâti menacé par le projet CFF
(<<http://mapping-controversies.epfl.ch>>)



Vue aérienne du quartier des Grottes

Une découverte un peu par hasard

Les intentions des CFF concernant cette portion de ville n'ont pas été limpides dès le départ. Les habitants ont découvert le sort qu'on réservait à leur quartier un peu par hasard. Mais en 2009 déjà, des signes avant-coureurs que les CFF préparaient quelque chose se dessinaient. C'est quand des habitants ont appris que l'ex-régie fédérale bloquait tous les projets de construction dans le quartier qu'ils ont compris que quelque chose se tramait. À ce moment-là, quelques habitants se mobilisent en envoyant une (courte) pétition à la Ville et au Canton dans le but d'être tenu informés. « *La principale préoccupation qui les (les pétitionnaires) a conduits à déposer cette pétition a été le projet d'extension d'un quai de la gare Cornavin. [...] Un moratoire a par ailleurs été scellé entre la Ville de Genève et les Chemins de fer fédéraux (CFF) d'une durée de trois ans dans le but de poursuivre les études de projet. En discutant avec les habitants des quartiers concernés, les pétitionnaires ont constaté un manque criant d'information* » (séance du conseil municipal, 1.2.2010). - C'est comme ça qu'ils découvrent pour la première fois qu'un agrandissement de la gare est à l'étude, et que pour le moment, ils ne font que réfléchir à la situation et que rien de concret n'est à l'ordre du jour. (Entretien avec deux cadres du Collectif 500)

Pendant plusieurs années, plus rien n'est à signaler, jusqu'à ce qu'en novembre 2011 des habitants aperçoivent des gens se baladant avec des cartes à la main, en arpentant le quartier. Piqués dans leur curiosité ils décident d'engager la conversation avec eux :

« [...] et puis en 2011, novembre 2011 on rencontre par hasard là devant, l'ingénieur, des jeunes gens qui se promenaient avec des plans, alors je suis sorti pour dire "Qu'est-ce que c'est que ça ?" et puis, ils m'ont montré : c'était des plans d'agrandissement de la gare. C'est des gens très sympathiques d'ailleurs. [...] On a été boire un verre ensemble et puis on a parlé, et puis suite à ça, c'était clair qu'il fallait se mobiliser tout de suite puisqu'en gros, les maisons dans lesquelles on habite étaient démolies mais la moitié du quartier avec, donc... » (Entretien avec deux cadres du Collectif 500).



Péclôt 13
Rue de l'Industrie

C'est lors de cet échange qu'ils découvrent plus en détail ce qui est prévu par les CFF. Peu après, les habitants des Grottes vont se rassembler en un collectif qui va porter la lutte pour défendre le quartier. Ils découvrent alors que plus de 300 logements vont être démolis, et qu'une partie des associations qui se trouvent sur ce secteur disparaîtraient purement et simplement. On peut mentionner l'îlot 13 et ses multiples activités, ou encore Péclôt 13 une association qui répare des vélos, à la rue de l'industrie. « *L'association Péclôt 13, qui a réparé plus de 6000 clous l'année dernière et emploie 25 personnes à temps partiel, craint de ne pas pouvoir être relogée au même endroit et*

aux mêmes conditions. "Cela fait bientôt vingt ans que nous sommes là", rappelle Raphaël Pignet » (TDG, 21.5.2012). – Mais Pécîlôt 13 est plus qu'une simple association qui répare des vélos : « Fonctionnant sans subvention et de manière autogérée, Pécîlôt 13 a mis en place une structure économique et sociale souple qui permet l'intégration professionnelle de personnes en situation difficile. En 2005, il est récompensé par le prix du développement durable de l'Etat de Genève » (Cogato Lanza, Pattaroni, Piraud, Tirone, 2013, p. 144). - Ce dont les porteurs du projet ne se rendent pas forcément compte, c'est de l'impact que va avoir leurs décisions et leurs transformations sur la vie des individus qui vivent dans cet espace. Et c'est d'ailleurs un des points qu'on leur reprochera de nombreuses reprises. « Certes, les démolitions prévues devraient conduire à de nouvelles constructions. "Mais les CFF ne font pas dans le social", déclare le collectif. Cette opération immobilière se fera sur le dos des habitants et au profit de gens aux revenus élevés » (TDG, 13.12.2011).

Quand on connaît un peu l'histoire des Grottes, on comprend mieux la réaction de ses habitants aujourd'hui. Ils ont lutté pendant plusieurs décennies pour avoir un droit de regard sur la gestion de leur quartier, certains iront même jusqu'à l'autogestion. Il y a de ça une quarantaine d'années, dans les années 1970-1980, on destinait ce quartier à être rasé pour refaire du neuf. L'Etat a même décidé de bloquer toutes les rénovations jusqu'en 1979, pensant que ces immeubles vieillissants s'effondreraient d'eux-mêmes, que les gens partiraient de ces logements insalubres. Mais la population a tenu bon, et a réussi à sauver une bonne partie de cet espace. « La protestation qui s'ensuit organisée par l'APAG, va plus fondamentalement mettre en cause l'option de la destruction-rénovation et l'assainissement radical, en leur opposant le concept d'une rénovation qui ne soit pas guidée par des objectifs d'investissement immobilier et spéculatif » (Cogato Lanza, Pattaroni, Piraud, Tirone, 2013, p. 114). – « Fin 1978, les autorités publiques genevoises renoncent à la démolition du quartier, envisageant une réhabilitation des immeubles qui préserve la typologie des logements et l'engagement de transformations ponctuelles » (Cogato Lanza, Pattaroni, Piraud, Tirone, 2013, pp. 120-121). – Ces années de mobilisation durant cette période ont contribué à forger l'esprit de ce quartier. Le fait de s'être fermement engagé pour préserver cet espace a évidemment joué un rôle dans les événements qui se sont produits plus récemment. (Conférence, Gisselbaek, Pattaroni, 24.04.2018)



Rond-Point entre la rue du Midi et la rue des Grottes



Rue de l'Industrie

Derrière la lutte des années 2000 et les précédentes, ce sont aussi des visions différentes de la société qui s'affrontent. Il y a d'une part une vision capitaliste de la ville comme productrice de richesse et appropriation de capital. Valoriser la ressource foncière dans l'objectif de faire une plus-value fait partie de cette vision très néolibérale de l'urbanisation et d'autre part, une vision de la ville comme un espace de vie, où l'aspect collectif de la vie de quartier prime sur des considérations matérielles ou financières. Et c'est particulièrement cette dernière idéologie qui semble être partagée par une grande partie des habitants des Grottes. C'est pourquoi, quand les CFF sont arrivés avec leur projet, ils se sont exposés à une contestation qui paraît presque naturelle quand on connaît le passé du quartier. Cependant à ce moment-là, les CFF ne se doutent pas encore de ce qui les attend.

La constitution du Collectif 500

L'histoire du Collectif 500 commence véritablement en novembre 2011. C'est à ce moment que des habitants réalisent l'envergure du projet d'agrandissement de la gare. Le nom du collectif vient du fait qu'au départ on pensait que 500 logements allaient être détruits. Ces personnes ont alors décidé de se monter en collectif afin d'organiser au mieux leur mobilisation. Si on réfléchit en termes de ressources, il est aussi intéressant de voir à quelle vitesse les choses se sont mises en place. En 2009 déjà, à l'aube même de cette histoire une pétition est envoyée au Canton et à la Ville. En 2011, à l'instant où les habitants se rendent compte que le projet se concrétise et que plusieurs centaines de logements sont menacés, une structure se crée. La cohésion entre les habitants et la forte densité de milieux associatifs qui font les particularités de ce quartier sont des facteurs qui expliquent cette capacité à l'organisation. De plus, cette « ressource organisationnelle » permet de se procurer d'autres ressources : que ce soit en rassemblant un réseau de personnes, ou en trouvant les bons acteurs pour faire de la communication, l'organisation étant une des clés du succès de la mobilisation. « L'organisation est en soi une ressource susceptible de capter et d'injecter d'autres ressources pour permettre l'émergence et le maintien d'un mouvement social » (Fillieule, Agrikolianski, Sommier, 2010, p. 34).

Si on s'intéresse d'un peu plus près au profil des individus qui se sont engagés, on remarque que se sont principalement des gens qui résident dans le quartier des Grottes. Mais il faut également noter que ce sujet a touché plus largement dans tout Genève. On peut se faire une idée un peu plus précise de la taille et de l'organisation de ce collectif en mentionnant quelques chiffres. Lors d'un entretien, on m'a confié que le noyau dur se composait d'environ vingt-cinq personnes. À leur première réunion, ils ont réussi à rassembler à peu près 80 personnes. Et quant au nombre de leurs sympathisants, on se situerait autour des 3'000 personnes et plus. Il faut aussi garder à l'esprit que le quartier compte environ 4'000 personnes, et une large majorité d'entre eux a soutenu la démarche du Collectif 500. (Entretien avec deux représentants du Collectif 500) – Un autre élément qui indique que le soutien n'est pas seulement circonscrit aux Grottes, c'est que lorsque le collectif posera son initiative ils récolteront très rapidement le nombre de signatures nécessaire à sa validation.

Le Collectif 500 a été la structure qui a porté les revendications des habitants. On peut alors se demander pourquoi, dans un quartier où la vie associative est particulièrement importante seul collectif qui s'est mobilisé. La réponse tient au fait que ce mouvement portait des revendications qui visaient principalement à défendre les logements menacés par le projet des CFF. Et ce qui s'est finalement passé, c'est que les « membres », les sympathisants du collectif appartenaient aussi parfois à d'autres structures. C'est donc un mouvement qui a été créé dans le seul but de se mobiliser sur la question de l'extension de la gare Cornavin, et c'est le seul acteur qui ait véritablement œuvré à cette seule et unique fin. Il n'y avait pas comme on le verra dans le deuxième cas d'étude plusieurs mouvements qui défendent des points de vue qui peuvent être différents. Eux ont vraiment réussi à rassembler et à fédérer autour de leur vision. *« Pour résumer, deux visions s'opposent. D'un côté, les CFF qui prévoient de faire déborder la gare sur les Grottes avec deux voies et un quai supplémentaires. De l'autre, les habitants réunis sous la bannière du Collectif 500 qui contre-attaque avec une initiative populaire en vue d'un aménagement souterrain »* (TDG, 01.05.2013).

Tout mouvement social se mobilise pour une cause qu'il croit juste à défendre. Tous ces mouvements sont porteurs de revendications, c'est d'ailleurs un des points qui fait leur spécificité. Le Collectif 500 n'échappe pas à cette règle. Comme nous avons pu le voir, l'enjeu principal de cette mobilisation tourne autour de la préservation de logements, et d'un espace social, autant pour les commerçants que pour le monde associatif :

« Oui, il n'y a pas que les logements. On a fait des réunions avec les commerçants, artisans et tout ça. C'est peut-être la première des questions qui s'est posée, qui on est? Un truc assez important ici c'est que c'est beaucoup de gens qui sont en coopérative ou qui sont artisans, il y un espace à défendre, quoi. Je pense que c'est quand même une des composantes importantes du Collectif 500 même si le fait que là ils tapaient vraiment dans le logement social de la Ville de Genève; comme je te dis, avant, la Ville elle possédait 80 % du logement aux Grottes, la plupart, la quasi majorité, c'est du logement social, donc on sait très bien si le logement social disparaît ici, eh bien, il ne peut pas forcément être recréé ailleurs » (Entretien avec deux représentants du Collectif 500).

Cet avis semble d'ailleurs partagé par un grand nombre de personnes vivant là, comme l'illustrent les propos de cet habitant qui ont été recueillis lors d'une fête de quartier : *« Ils vont virer des milliers d'habitants pour réaliser leurs ambitions immobilières, [...] Parce que ce qu'ils ne disent pas, c'est qu'il ne s'agit pas seulement d'agrandir la gare, mais aussi de construire des hôtels de luxe, des appartements de haut standing et des bureaux »* (TDG, 21.05.2012). - Un des problèmes qui se pose, c'est, qu'en plus de la destruction d'une partie de la structure du quartier, les logements sociaux qui seront perdus ici risquent de l'être pour de bon, et ceci pour être remplacés par des logements et des espaces qui s'adressent à un autre type de population beaucoup plus aisée.

Cependant le militantisme du collectif ne s'arrête pas à la seule de ces causes. Ils ont certes des revendications qui ne sont pas en accord avec ce que proposent les CFF, mais ils sont également conscients de l'enjeu que représente la mobilité dans l'agglomération genevoise et

dans l'arc lémanique. C'est pourquoi ils vont proposer une variante souterraine à la compagnie ferroviaire, qui aurait comme avantage de ne pas démolir des immeubles. Il est donc intéressant de voir que dans ce cas le mouvement social n'est pas uniquement dans la dénonciation d'une situation, il n'endosse pas seulement un rôle d'opposants, mais il propose également des solutions. Cette variante va alors devenir le fer de lance de la lutte. Le Collectif 500 va d'ailleurs promouvoir cette option, en allant jusqu'à lancer une initiative populaire. Cette alternative permettrait de conserver un patrimoine historique de la ville de Genève, tout en répondant au cahier des charges des CFF. Néanmoins, cette proposition ne va pas immédiatement s'imposer, et va susciter de vifs débats particulièrement dans la sphère politique.

Jusque-là tout va bien, et puis l'initiative arrive

La constitution du Collectif 500 n'est finalement pas en soi quelque chose d'inquiétant aux yeux des CFF et des autorités qui ont l'habitude de se frotter à des oppositions lorsqu'ils lancent un projet. Ce qui va provoquer la véritable crise, c'est l'initiative populaire : IN153 Initiative Cornavin « Pour une extension souterraine de la gare ». On constate qu'en termes de moyens d'action ce collectif décide d'utiliser un des outils de la démocratie directe pour affirmer son opposition, et cette solution va se révéler efficace. Cependant, les habitants-militants ne sont pas immédiatement arrivés avec cette idée de gare souterraine; au départ cette revendication n'intervenait pas dans le discours du collectif. « [...] les revendications elles ont évolué, mais pas énormément, les premières revendications c'était dire que le projet a été mauvais et ça a été une critique... très vite une critique de leur projet, et ça, ça n'a jamais changé. La revendication de faire une gare souterraine, qui est devenue la revendication principale, elle est apparue plus tard. Au début on avait plusieurs scénarios, une gare souterraine, une gare ailleurs [...] » (Entretien avec deux représentants du Collectif 500) – Comme on a pu le voir précédemment il y a eu des débats sur le fait de déplacer cette gare, débats qui ont aussi traversé le collectif. Lors de cette lutte, ils ont également pu compter sur les bonnes personnes, à commencer par un expert indépendant qui va dans un sens transformer le destin de cette mobilisation, car c'est finalement grâce à lui qu'il va être possible de croire à la variante en sous-sol :

« Et puis bon, après comme on a eu la chance d'avoir quelqu'un qui est venu nous présenter le projet de gare souterraine, clé en main en quelque sorte [...] » - « On s'est dit que c'était la solution. On n'a jamais exclu que d'autres solutions étaient possibles, mais on a compris que pour sauver le quartier, il fallait avoir une solution crédible et efficace. Et c'était la plus crédible et la plus efficace. » - « Oui. Il nous a surtout convaincus que c'était faisable [...] » (Entretien avec deux représentants du Collectif 500).

De l'avis des militants, cet expert a joué un rôle clé en montrant que l'option souterraine était possible. Au-delà de ceci, son action a aussi confirmé certaines inquiétudes des habitants par rapport à la transformation du quartier dans l'objectif de réaliser une plus-value financière : « - surtout il nous a convaincus que la solution proposée était une arnaque – Oui, ça on en était déjà à peu près sûr. – [...] oui, une arnaque immobilière » (Entretien avec deux représentants du Collectif 500). – Cette opinion est d'ailleurs partagée par la personne qui travaille au sein

de l'administration, à qui on a expliqué que les CFF allaient investir des millions dans le projet, et qu'il fallait qu'elle se soumette à la volonté et à l'autorité du Conseil d'Etat qui soutient la position des CFF :

« [...] les CFF vont mettre des millions dans l'affaire, tu es responsable, mais tu dois te soumettre à la haute autorité du Conseil d'Etat. J'ai dit ah bon c'est comme ça que vous voulez la jouer, je me suis levé et j'ai dit qu'il n'était pas question que j'accepte cette stratégie qui visait simplement à valoriser le bas du quartier des Grottes, à faire des opérations spéculatives et à imposer une solution qui était débile, qui n'avait même pas de raison du point de vue de la fiabilité. » (Entretien avec un cadre de l'administration genevoise)



crédits photo: © Max Jacot

C'est dans ces conditions que la solution souterraine va s'imposer comme la meilleure des solutions pour le Collectif 500, les habitants des Grottes, et par la suite plus largement dans la population genevoise. Pendant plusieurs mois, le lancement de cette initiative reste en suspens, mais cela ne veut pas dire que les militants restent inactifs. Ils vont sensibiliser l'opinion publique à travers plusieurs actions. Ils récoltent des signatures pour une pétition lors d'une fête sur la place des Grottes : «*Mais cette année, la manifestation a pris un ton très revendicatif. Entre concerts et spectacles de clowns, les Grottes ont repris leur allure de village gaulois résistant à l'envahisseur. Revenant à ses fondamentaux qui l'ont vu, il y a trente-cinq ans, faire échouer un projet de tours mégalomanes, le quartier a un nouveau cheval de bataille. Cette fois-ci, l'ennemi est un voisin : la gare CFF, qui se trouve à l'étroit dans ses rails*» (TDG, 21.05.2012). – Cette fête est également un bon moyen d'expliquer la démarche et les revendications du collectif. Il faut par ailleurs noter une certaine créativité dans les actions autres que cette pétition lors de la fête du quartier. Il y a également eu le travail d'un photographe : «*La démarche est militante. Une série de portrait d'habitants et commerçants*

des Grottes qui s'affichent en grand format sur les murs du quartier » (TDG, 01.05.2013). – Ces photos montrent des habitants des Grottes dans leur quotidien, comme pour montrer ce que le projet des CFF risquait de détruire. Mais ces images affichées sur les bâtiments ont également une autre fonction : « [...] puis il y a eu ces installations de grandes photos qui annonçaient Collectif 500, qui était une façon de marquer très clairement le territoire, donc physiquement on arrivait aux Grottes et c'était marqué Collectif 500. » - « les gens des CFF qui venaient on leur faisait comprendre qu'ils n'étaient pas chez eux, quoi » (Entretien avec deux représentants du Collectif 500). – Ces images sont également un moyen de s'approprier l'espace, de montrer que les habitants qui vivent dans cet environnement ont leur mot à dire sur l'avenir de leur quartier.



crédits photos: © Max Jacot

Et c'est finalement le 9 avril 2013 que l'initiative est officiellement lancée « Le Collectif 500 menaçait depuis plusieurs mois de déposer une initiative populaire cantonale en faveur d'une extension souterraine de la gare Cornavin. Cette menace sera mise à exécution le 9 avril selon Le Matin dimanche, qui révèle la date » (TDG, 02.04.2013). – Cette initiative propose de modifier la loi sur le réseau de transports publics avec l'article 5 bis « Dans le respect des compétences fédérales en la matière, l'Etat prend toutes les mesures relevant de sa compétence pour favoriser l'agrandissement de la gare Cornavin dans une variante souterraine » (Secrétariat du Grand Conseil, SD). – Les motifs qui soutiennent ce texte sont exposés ainsi par les initiants : « Une gare souterraine répond aux besoins de Genève et de sa région. Cette solution préserve un quartier vivant et historique, engendre peu de nuisance et anticipe les extensions futures. Grâce aux deux voies souterraines vers le CEVA, le goulet d'étranglement entre Cornavin et Saint-Jean est résolu, la cadence des trains RER, nécessaire pour la région est augmentée.

Contrairement à ce qu'avancent les CFF, le coût de la gare souterraine ne dépasse pas 1 milliard» (Secrétariat du Grand Conseil, SD). – À nouveau, il est intéressant de voir que ces personnes sont aussi préoccupées par l'évolution du flux et de la mobilité dans la région. Il y a certes une volonté de préserver un patrimoine, mais en s'adaptant aussi à l'augmentation du trafic ferroviaire. Le lancement de cette initiative est aussi un moyen pour les habitants de pouvoir participer aux discussions : « Pourquoi alors lancer une initiative aujourd'hui ? Le Collectif 500 se méfie de l'étude (des CFF). Il rappelle qu'il a été exclu de sa mise en place et craint des résultats biaisés. *«En outre, la décision sera prise sans débat démocratique, dans un cercle confidentiel, mené par des techniciens»* déplore Morten Gisselbaek. *Le Collectif 500 se dit favorable à l'extension de la gare. "Mais une ville se construit aussi avec ses habitants"* remarque Lydia Schneider-Hauser » (TDG, 10.04.2013). – On pourrait alors penser que le fait de susciter un « débat démocratique » aurait plu aux politiciens genevois ; seulement voilà, cette initiative va jeter un pavé dans la mare et inquiéter bien au-delà des frontières cantonales.

Des remous politiques : à Genève comme à Berne, l'initiative fait des vagues

L'initiative pour une gare souterraine va avoir comme effet de repositionner les acteurs politiques qui traitent cette question. Avant le lancement de cette initiative, globalement tout le monde dans la sphère politique adhérait au projet des CFF, à l'exception de la personne qui a été interrogée, membre de l'administration. Ce qui inquiétait les politiciens genevois, particulièrement les conseillers nationaux à Berne, c'est que cette démarche menée par le Collectif 500 risquait de mettre en péril l'attribution du budget sur les transports ferroviaires. Cette enveloppe fédérale : (Financement et Aménagement de l'Infrastructure Ferroviaire) FAIF, avait été rehaussée à 6.4 milliards de francs en octobre 2012. (24 Heures, 8.10.2012) Dans ce fond d'investissement est inclus le projet de la gare Cornavin qui devrait bénéficier de 790 millions de subventions de la part de la Confédération. *« Berne table sur un devis de 790 millions de francs, qui correspond au projet des CFF : l'ajout de deux voies en surface, suffisantes pour remplir les besoins estimés jusqu'à l'horizon 2050 »* (Le Temps, 20.12.2012). – Ce montant est originellement prévu pour le projet des deux voies aériennes.

Ce que redoute les élus genevois à Berne, c'est de perdre l'attribution de ce crédit fédéral à cause de l'initiative, qui remet en cause le bien-fondé de faire cette extension en surface. L'argument principal des parlementaires : cela risque d'ébranler le travail de lobbying que les politiciens genevois ont fait à Berne. *« "Cette initiative compromet tout le travail de lobbying que les treize parlementaires fédéraux genevois unis ont mené pour trouver un financement dans ce dossier", déplore le conseiller national socialiste Manuel Tornare. "Il y a fort à parier que nos collègues alémaniques y verront une genferei de plus et nous laisseront tomber !"»* (Le Matin, 31.3.2013). Le libéral-radical Christian Lüscher fulmine tout autant : *« Cette initiative est prématurée et irresponsable. Une poignée d'initiants ridiculisent une fois encore Genève aux yeux de la Confédération, en se chamaillant comme des enfants gâtés pour l'argent que nous n'avons pas encore reçu et qui une fois de plus pourrait bien finir à Zurich »* » (Le Matin, 31.3.2013). – Il est dès lors intéressant de voir que ces treize parlementaires ont fait un front uni, malgré les divergences partisans, pour soutenir d'abord le projet d'extension des CFF, et ensuite pour

s'insurger contre le l'initiative du Collectif 500. Quand on demande à la personne interviewée au sein de l'administration si cette unité et cette virulence est justifiée ? Si cela représente un réel risque pour les financements de la gare, ou est-ce que cela n'est qu'une manœuvre destinée à faire tomber les oppositions ?, celle-ci répond : « Non, y a l'esprit moutonnier des hommes et des femmes politiques, y a pas d'esprit critique, y a très peu d'esprit critique. Nous on a décidé, y a eu un lobbying qui a été fait, je sais pas qui était la conseillère fédérale, c'était peut-être Doris Leuthard qui a fait du lobbying avec (Office Fédéral des Transports) OFT et les CFF pour faire pression contre nous ». (Entretien avec un cadre de l'administration genevoise). Donc au-delà des risques réels de perdre des subventions qui semblent a posteriori avoir été quelque peu exagérées, on s'aperçoit que cette unité vient aussi de cette volonté d'agir pour leur canton au-delà des différences de partis, et de suivre une ligne directrice qui a été, il semblerait, bien plus décidée à Berne qu'à Genève. On se demande également si cette aigreur ne vient pas du fait que le peuple décide de s'immiscer dans le jeu politique fédéral, ce qui est normalement l'apanage des politiciens les plus endurcis. Quand on demande au Collectif 500 quelles ont été leurs relations avec la classe politique, ceux-ci évoquent d'un côté une certaine compréhension à Genève, mais une virulence de la part de ceux qui étaient élus à Berne :

« je ne sais pas, mais le rapport des conseillers nationaux avec tout ça, on se faisait carrément... - Oui, on était des dangereux terroristes. - Ah oui, oui, y compris par la ministre du transport, une verte qui est une femme très sympathique, mais qui avait l'impression qu'il se passait un truc à Berne, en fait, à Berne ils ont décidé que c'était un bon projet - Ils voulaient des millions. - Il y avait ces 800 millions ou je ne sais plus combien - ... qui devaient arriver là, et puis les gens ils voient juste ça, ils pensent que quand tu t'opposes, c'est comme si tu dis "Gardez vos millions", je ne sais pas, mais il faudra un jour qu'on sorte les mails qu'on a reçus de cette bande de conseillers nationaux à Berne, y compris l'actuelle ministre des transports, ce n'est pas triste, hein, tu vois bien que les gars ils n'avaient rien capté, quoi » (Entretien avec deux représentants du Collectif 500).

Finalement les crédits fédéraux destinés à Genève sont passés sans faire de vagues malgré les craintes liées à l'initiative. « Les 790 millions pour Genève sont passés sans discussion. N'étiez-vous pas inquiets pour rien ? – C'est une autre bonne surprise. Cependant les Genevois ne peuvent se permettre de prendre trop de temps pour choisir entre un agrandissement en surface ou souterrain de Cornavin. Sinon, l'argent pourrait être utilisé ailleurs » (24 Heures, interview de Roger Nordmann, conseiller national (PS/VD), 18.6.2013). – Même si une certaine inquiétude demeure, plus le temps passe, plus l'initiative rencontre du succès. Mais une question reste cependant en suspens : Pourquoi les initiants n'ont-ils pas simplement attendu que les financements soient votés ? C'est dans le but de maintenir une certaine pression pour que le projet ne soit pas directement décidé à Berne après l'attribution du budget. « Pourquoi ne pas avoir attendu que le financement soit sécurisé à Berne et que les experts aient rendu leur verdict ? "Si nous ne lançons pas une initiative maintenant, le choix risque de se faire uniquement sur des critères techniques et financiers, en ignorant la dimension politique et urbanistique", plaide Lydia Schneider Hausser, membre du comité et députée socialiste du

Grand Conseil » (Le Temps, 10.4.2013). – À Genève les avis étaient plus divisés sur la question d'une extension souterraine ; on s'aperçoit progressivement que cette variante est réalisable, et que d'un point de vue monétaire, les inquiétudes vont aussi être écartées. « *Selon les initiants, les coûts des deux options sont proches, vu le remodelage du quartier qu'entraînerait une construction en surface* » (Le Temps, 10.4.2013). – Si les deux variantes ont des coûts similaires, c'est parce qu'en plus des 800 millions de francs que coûterait la variante aérienne, il faudrait compter plus de 500 millions de francs pour reconstruire le bas du quartier des Grottes, alors que le projet en souterrain est estimé à un peu plus d'un milliard (à ce moment-là), ce qui rend les deux estimations assez proches. (Le Temps, 10.4.2013) ; (24 Heures, 6.7.2013)

Quand on voit les perturbations qu'ont causées cette initiative, on peut se demander si elle a des chances d'aboutir sans le soutien des différents partis. Mais les rebondissements liés à l'extension de la gare Cornavin ne vont pas s'arrêter-là. Aussi surprenant que cela puisse paraître, un glissement va s'opérer dans l'opinion publique et surtout politique, qui soutiendra en masse l'option souterraine.

Retournement de situation, quand soudain la variante souterraine s'impose

Cette idée d'une gare souterraine qui semblait être au départ une utopie, soutenue par une poignée d'habitants, va finir par devenir la solution que tout le monde attendait. Autant, comme cela a déjà été mentionné, l'initiative était combattue à Berne, autant sur le sol genevois les avis étaient plus divisés. Cette solution bien que décriée par les parlementaires est quand même une option que les CFF ont pris la peine d'étudier. Entre fin 2012 et début 2013 une expertise était mandatée sur les coûts et la faisabilité d'une telle entreprise :

« Genève et Berne se sont retrouvés sur un quai de Cornavin pour cimenter leur union et lancer l'expertise indépendante qui doit mettre tout le monde d'accord. [...] Les opposants à ce projet, réunis dans le Collectif 500, ont réussi à faire valoir une variante souterraine. Cette solution séduit les CFF. Mais les devis font le grand écart. [...] Cette démarche est inédite. Les CFF n'ont pas l'habitude de se faire dicter leur conduite par de lointains confédérés » (TDG, 20.12.2012).

Une convention a même été signée entre les quatre acteurs institutionnels : la Municipalité, le Canton, les CFF, et l'OFT, afin de garantir l'expertise de ces différentes variantes.

« Une escouade de manifestants dehors sur le trottoir, une brochette d'officiels à l'étage. C'est dans ce contexte qu'une convention a été signée mercredi à Genève pour fixer les critères sur lesquels seront évalués les options [...] La réponse des experts prendra la forme d'un «tableau multicritères», qui permettra aux quatre partenaires «d'apprécier les avantages et les inconvénients de chaque variante» puis de rendre leur décision en juillet 2013 » (Le Temps, 20.12.2012).

On remarque tout de même une scission entre les acteurs institutionnels et les acteurs associatifs, ou en tout cas le Collectif 500, qui est exclu des discussions. C'est d'ailleurs probablement une des raisons qui a poussé le collectif à continuer son action en ne prenant

pas pour argent comptant ce qui était négocié au niveau de l'administration. Et en sachant aussi le pouvoir qu'avaient les CFF. « Et puis la Ville, c'est une commune pour les CFF c'est rien. Moi j'ai halluciné la séance quand on a signé ce protocole, enfin nous on n'a rien signé mais le Conseil d'Etat avec les CFF c'était dans la salle du Conseil d'Etat eh bien, celui qui était de plus gonflé, le Roi, c'était le gars des CFF ». (Entretien avec deux cadres du Collectif 500).



crédits photo : © Max Jacot

Cependant c'est véritablement pendant l'année 2013 que le soutien se développe de toutes parts. L'initiative est lancée le 9 avril de cette année, et à partir de ce moment-là (et un peu avant) on voit des politiciens et leurs partis prendre position pour le quartier des Grottes : « L'initiative citoyenne a dépassé les frontières du quartier : elle est soutenue par l'ensemble des partis de gauche, mais aussi par (Association Transports et environnement) ATE, par (l'Association Suisse des Locataires) Asloca ou encore par des syndicats et des associations d'habitants de Genève » (24 Heures, 4.6.2013). – On voit également que si ce soutien s'est développé, c'est parce que ce collectif a réussi à mobiliser des gens au sein de la sphère politique : « Après, ici au niveau local on a quand même eu des contacts assez rapides avec des conseillers municipaux, avec des gens qui n'ont pas de pouvoir, mais qui ont le pouvoir de poser des questions comme ça, et qui se sont relativement bien passés [...] » (Entretien avec deux cadres du Collectif 500). – On peut de plus citer la participation active de Mr. Rémy Pagani alors conseiller administratif qui a été un des soutiens politiques concernant l'option en sous-sol, puis à l'initiative. : « On avait un rapport moins organique qu'on pourrait croire avec la Ville et notre magistrat. Nous on a vraiment fait notre truc comme on le voulait. Lui il venait donner des conseils de temps en temps, on ne les suivait pas toujours. Parce que lui c'est un politicien professionnel depuis longtemps, après il avait aussi une certaine vision. - Mais disons que lui il a fait du bon boulot [...] » (Entretien avec deux cadres du Collectif 500).

La personne interrogée au sein de l'administration corrobore cette version en racontant le travail de lobbying qui a cette fois consisté à convaincre que la variante proposée par les habitants avait sa raison d'être : « *Et puis, y a eu tout le lobbying qu'a fait le groupe 500 en allant voir les partis, y compris l'expert indépendant; il a été voir le parti radical, le PDC, et tout ça a fait que tout ce beau monde s'est retourné* » (Entretien avec un cadre de l'administration genevoise). – Et puis, finalement, même les CFF vont progressivement se laisser convaincre. La compagnie ferroviaire va finir par aller dans le sens des initiants, bien plus parce qu'elle observe de vives oppositions et qu'elle craint le blocage, ce qui risquerait de retarder le projet, que parce qu'elle croit à ce projet. En juillet 2013, quand les résultats de l'expertise sortent, ils annoncent que la variante en sous-sol coûterait près du double que ce qui était prévu pour la variante aérienne. Une estimation que conteste le Collectif 500 qui estime « ce devis très surestimé » (Le Temps, 25.7.2013). – Les CFF sentent également le vent tourner en termes de soutien politique ; le politicien qui a été interrogé nous raconte un échange qu'il a eu avec le patron des CFF : « *Tout à coup il y a eu des tas de rumeurs que j'étais un opposant de la première heure pour les Grottes. Et ils ont eu très peur avec la mobilisation du groupe 500, et pour finir ils ont dit c'est Beyrouth là-bas, on ne passera pas* » (Entretien avec un cadre de l'administration genevoise).

Ce changement de position sur cette variante et sur l'initiative peut être expliqué par de multiples facteurs : la peur du blocage et des retards que cela impliquerait, une forme de suivisme au niveau politique, qui fait qu'une fois que l'on a conquis une majorité, en général les autres suivent, et aussi la volonté du peuple de prendre parti dans ce projet. Cela représente une forme de pression démocratique qui va mener cette action au succès.

Le succès de l'initiative

Même si l'initiative a fini par convaincre au niveau politique, il ne faut pas manquer de mentionner le succès qu'a eu cette démarche au sein de la population. Dans le cas d'une initiative comme celle-ci, le délai légal pour la récolte de signatures est de quatre mois. Quatre mois pour récolter 10'000 paraphes afin de valider l'initiative. Le parlement doit ensuite se prononcer sur le texte, et enfin si celui-ci n'est pas d'accord, le peuple intervient au moyen d'une votation. La récolte de signatures est souvent un enjeu majeur quand il s'agit de proposer une initiative, particulièrement quand elle est portée par un mouvement citoyen, et pas par des partis traditionnels qui ont alors plus de ressources pour trouver les signatures. Dans ce cas-ci la récolte s'est faite très rapidement grâce à un large soutien dans la population. « *A Genève, les craintes du Collectif 500 ont vite été dissipées. Lancée le 9 avril, leur initiative cantonale en faveur d'une extension de la gare Cornavin en souterrain va aboutir. «Nous comptons déjà une dizaine de milliers de signatures à mi-parcours de la récolte»* (24Heures, 4.6.2013). – Une large mobilisation s'organise dans le but de mener au mieux cette action : « *[...] donc l'initiative cantonale, on s'est quand même promené un peu dans le tout canton, et surtout dans le quartier* » (Entretien avec deux cadres du Collectif 500). – En outre, le dépôt de cette initiative s'est fait en avance, quelque chose qui loin d'être rare, n'est pas si fréquent. «*L'initiative cantonale Cornavin, qui réclame une extension souterraine de la gare centrale de*

Genève a été déposée ce lundi, munie de quelques 16'300 signatures, bien plus que les 10'000 paraphes requis. Le dépôt intervient à six semaines du délai légal [...]» (Le Temps, 25.7.2013).

Une fois l'initiative déposée, une commission législative est chargée d'étudier la validité de celle-ci. Le rapport de cette commission est favorable au texte, et elle va plébisciter l'initiative : *« Elle n'est pas réputée pacifique, mais la commission des transports du Grand Conseil a pris une décision à l'unanimité le 2 décembre. [...] Les commissaires ont voté sans le moindre débat après avoir auditionné les initiants [...] Le dernier mot reviendra au plénum qui doit se prononcer avant le 18 avril. S'il suit la commission, le texte entrera en force, sans que le peuple n'ait à voter, s'agissant d'une initiative législative » (TDG, 19.12.2014).* – il est intéressant de voir que si le Grand Conseil accepte le texte, cette initiative n'aura pas besoin de passer en votation populaire. Elle qui, à ses débuts était tellement critiquée, qui au dire de certains risquait de compromettre tout le développement ferroviaire genevois, et qui finalement a réussi à convaincre tout le monde autant à droite qu'à gauche. Le Conseil d'Etat va même aller jusqu'à demander au parlement d'accepter l'initiative :

« Le Conseil d'Etat propose d'accepter l'initiative «Pour une gare souterraine» [...] Si elle n'est pas surprenante en soi, la décision prise hier matin par le gouvernement est rarissime. Une initiative populaire est en effet lancée en général pour promouvoir une idée qui n'est pas soutenue par la majorité politique au pouvoir. Mais dans le cas de l'extension de la gare Cornavin, tout le monde, y compris les CFF, se retrouve aujourd'hui pour admettre que la variante en sous-sol est meilleure. Ce n'était toutefois pas le cas lorsque le Collectif 500 a lancé son initiative » (TDG, 16.1.2014).

On s'aperçoit du succès incontestable de cette initiative qui a fini par être acceptée à la quasi-unanimité au parlement :

« Oui, avec des abstentions de quelques PLR, comme ça, ils se gardent pour, mais si jamais après mais ils étaient convaincus aussi que notre projet était meilleur que celui des CFF, mais déjà donc il n'y aura pas de votation populaire là-dessus, déjà quand ils voulaient démolir les grottes comme dans les années septante, il y a eu référendum, il n'a jamais été voté non plus. Tellement c'était évident, le résultat du vote était tellement évident que la Ville elle a fait marche-arrière avant d'arriver à la votation [...] » (Entretien avec deux cadres du Collectif 500).

La forte organisation, la mobilisation, et le travail de lobbying auprès de la classe politique sont des facteurs qui expliquent cette réussite. Néanmoins, cela reste surprenant qu'un objet qui était à la base tellement contesté finisse par faire l'unanimité. Le quartier des Grottes et son passé y sont également pour quelque chose ; les personnes interrogées au sein du collectif racontent d'ailleurs comment cela s'est aussi produit dans les années septante. On peut alors se demander s'il n'y a pas quelque chose d'intouchable dans ce quartier si particulier au cœur de Genève. Cependant, même si la variante en sous-sol est aujourd'hui assurée sur tous les plans, cette extension est encore loin d'être terminée.

La victoire, les retards : bilan

Même si cela a pris du temps et créé certains troubles, les acteurs concernés par cette extension ont finalement réussi à s'entendre sur une solution qui convient à tous, et qui de surcroît est respectueuse du quartier et de ses habitants. Toutefois, on sait déjà que ce chantier aura du retard. Initialement prévu pour 2025, celui-ci ne devrait pas être terminé avant 2031. «*Cornavin sera bien agrandi en souterrain. Mais la taille du chantier reporte sa livraison de six ans [...] Les difficultés de cet énorme chantier justifient ce report de délai*» (TDG, 8.12.2015). – ce report de délai pose également une autre question essentielle : la vision à plus ou moins long terme des CFF. Cette gare sera achevée en 2031, mais de l'avis même des CFF, selon leurs propres prévisions, celle-ci sera saturée en 2050 (Le Temps, 13.12.2011). Alors ce chantier a malheureusement pris six ans de retard, mais ne devrait-on pas voir plus loin qu'une vision à vingt ans lorsque l'on construit des infrastructures de cette envergure ?



Rue du Cercle



Place entre la rue du Midi et la rue de l'Industrie

La question du financement qui avait aussi fait débat, et qui était une des raisons qui devait justifier de choisir une option plutôt qu'une autre, a finalement été réglée. « *Un vote unanime, liquidé en une demi-heure. Jeudi soir le projet d'extension souterraine de la gare de Cornavin a franchi sans peine la barre du parlement cantonal* » (TDG, 24.9.2016). – Ce projet coûtera en tout 1,652 milliards de francs. La Confédération a revu sa participation à la hausse en finançant presque un milliard ; le parlement cantonal a validé un crédit de 425 millions, reste 120 millions qui seront financés par la Ville de Genève. (TDG, 7.12.15) ; (TDG, 24.9.2016)

Aujourd'hui cette « bataille » contre les CFF est gagnée, mais il faut tout de même souligner avec quelle intensité l'ex-régie fédérale a voulu imposer son projet. On parle ici du cas de Genève mais ceci est valable pour d'autres villes en Suisse. Les CFF n'ont pas l'habitude de devoir faire des compromis avec la population. De l'avis des personnes interrogées, autant au

sein de l'administration que dans le Collectif 500, les CFF et son patron arrivaient en terrain conquis et agissaient en tant que tel : « *Mais c'était, il arrivait en seigneur de tout, il disait "Monsieur, on va mettre, mais vous vous rendez compte ! on va mettre 100 millions vous devez nous lécher la main" »* (Entretien avec un cadre de l'administration genevoise). – On peut dès lors imaginer une certaine frustration de la part du directeur des CFF qui n'avait au départ pas envisagé un tel retournement de situation : « *Hier, on sentait que le directeur général des CFF, Andreas Meyer, n'avait pas tout à fait avalé la pilule. "Cette variante c'est du sur-mesure qui ne touchera pas aux Grottes, apparemment un symbole intouchable [...]" »* (TDG, 8.12.2015). – Peut-être serait-il bon d'adopter une stratégie différente, plus inclusive, en prenant en considération les avis des habitants ? Cela permettrait même d'éviter certains blocages, si ces stratégies sont déployées en amont des projets.

Le début des travaux n'est pas prévu avant 2024, certains craignent même que cela ne commence pas avant 2027, car les délais pour préparer ce chantier restent très courts. Il reste alors du chemin à parcourir avant que les Genevois ne puissent bénéficier de ces deux nouvelles voies. (TDG, 24.9.2016) – Cependant, il s'est créé autour de ce projet un engouement populaire important. Et une forte solidarité a émergé, autant au sein du quartier des Grottes, que plus globalement dans tout Genève.

Une lutte de plus pour les Grottes, une victoire pour tout Genève

Ces deux voies supplémentaires doivent répondre à une augmentation du trafic ferroviaire. Mais qu'est-ce que cela impliquera réellement pour les Grottes ? Au niveau des formes et de la typologie du bâti rien ne changera grâce à cette lutte qui a été menée, mais peut-être que cela aura d'autres impacts sur le quartier. De l'avis des membres du Collectif 500 qui ont été interrogés, les Grottes « subissent » la gare depuis que celle-ci a été construite. Mais de leurs points de vue, cela créera peut-être à terme une dynamique positive pour cet espace : « *Mais après, de toute manière, comme ça se passe sur des décennies, le quartier il change aussi, ce n'est pas... il ne va pas changer plus s'il peut être un peu dynamisé [...] donc s'il peut y avoir plus de passage qui fait qu'il peut y avoir une ville un peu plus dynamique, c'est pas mal, hein* » (Entretien avec deux représentants du Collectif 500). - Il faut être conscient, comme le sont les personnes interviewées, que les espaces urbains sont sans cesse en train d'évoluer et de muter. Avec le temps, la démographie, les volontés politiques pour ne citer que quelques facteurs, ceux-ci seront aussi voués aux changements.

Le point central, le bilan si l'on peut dire de cette mobilisation, c'est que cela a permis de sauvegarder un quartier historique qui possède une certaine mixité sociale et une riche vie associative. Ce quartier aurait été dénaturé par les volontés néolibérales des CFF. Il est à peu près sûr que si la variante aérienne avait été choisie, l'aspect et l'esprit des Grottes auraient changé. Si les CFF avaient construit leurs logements à des prix bien plus élevés que ce qui se pratique actuellement dans le quartier, cela aurait facilité la gentrification dans ce secteur de Genève. Sans compter qu'on aurait alors relégué les classes populaires qui vivent actuellement aux Grottes ailleurs, plus en périphérie.

Finalement, si on avait encore des doutes sur l'esprit particulier qui règne aux Grottes, ils sont dès lors définitivement dissipés. Il faut également remarquer la formidable capacité de mobilisation dont les habitants ont été capables. Quand on demande à la personne qui travaille au sein de l'administration ce qui fait la particularité des Grottes celle-ci répond : *«C'est cet esprit de résistance qui demande à être cultivé de plus en plus dans notre société néolibérale. Et c'est ce qui fait que les autorités genevoises, quand il y a des problèmes d'aménagement, ne passent pas le projet parce qu'il y a cette culture-là. [...] Mais aujourd'hui un politicien qui dit «je vais raser ce pâté de maisons», mais il est mort»* (Entretien avec un cadre de l'administration genevoise). – C'est aussi parce qu'il persiste une vision différente de la société et de comment on devrait aménager l'urbain : *« Et donc il faut avoir un point de vue anticapitaliste, un fil à plomb pour résister »* (Entretien avec un cadre de l'administration genevoise). – Tous ces éléments sont des caractéristiques intrinsèques au quartier des Grottes qui peuvent en partie expliquer le succès de leur action.

«Finalement, le patrimoine des Grottes s'est construit au fil des oppositions ou comparaisons auxquelles le quartier a été soumis, par les acteurs du quartier ou par le regard des acteurs politiques ou techniques» (Cogato Lanza, Pattaroni, Piraud, Tirone, 2013, p. 154-155). – Ces luttes qui ont pris part dans cet espace sont aussi un exemple pour toute la ville. Elles servent de modèle pour montrer aux habitants, aux citoyens qu'ils peuvent influencer leur environnement et qu'ils ont un certain pouvoir sur l'aménagement des espaces où ils vivent. Ce qui s'est produit lors de ces années de mobilisation a donc servi un intérêt supérieur au seul quartier des Grottes, c'est tout Genève qui en tirera un bénéfice.

Analyse comparative

Un acteur clé: les CFF

Les CFF représentent l'acteur central présent sur les deux terrains d'étude. Cet acteur est sans aucun doute celui qui possède le plus de ressources dans les deux contextes. Le fait qu'il possède une bonne partie des parcelles, qu'il soit soutenu politiquement à Berne, mais souvent aussi par les autorités cantonales et communales, donne à la compagnie ferroviaire un grand pouvoir. Les CFF sont aussi un des plus grands propriétaires fonciers de Suisse, étant donné que leurs parcelles sont principalement situées à proximité des gares, cela leur donne un atout stratégique. Une partie de ces parcelles sont aujourd'hui situées au cœur des centres urbains ce qui donne à cette compagnie des perspectives de développement extrêmement intéressantes.

Dans leur manière de procéder, ils ont en même temps une façon très générique de réaliser leurs projets, et doivent également faire avec des environnements, des contextes particuliers. Ils procèdent de manière générique d'une part parce qu'ils sont présents sur un nombre important de projets, et d'autre part parce qu'ils disposent d'un grand nombre de ressources. Cette forte dotation en ressources leur donne l'avantage de ne pas avoir à systématiquement négocier avec des tiers. Et quand ceci se produit, leur ressource financière, et les appuis politiques dont ils disposent permettent de poursuivre selon leurs volontés. Il faut par ailleurs comprendre qu'ils fonctionnent comme des techniciens. Ils ont un cahier des charges et un agenda à respecter, et sont suffisamment influents pour imposer leurs décisions.

Cet acteur majeur que sont les CFF n'est pas dans une systématique de négociation ou dans une volonté de faire participer les populations qui sont touchées par ses projets. Quand ils doivent réaliser des ouvrages aussi importants que des rénovations de gares, ils doivent évidemment montrer ce qu'ils ont l'intention de faire ; mais ils ne s'engagent pas à inclure les habitants dans leurs processus de production. On peut dès lors supposer que de leur point de vue il n'y a aucun intérêt à demander à des non-techniciens les orientations que doivent prendre les projets. Pour eux cela représente probablement une perte de temps, qui n'apporterait aucune plus-value. Néanmoins, comme il a été possible de le voir dans le cas des Grottes, des non-techniciens peuvent proposer des solutions, des alternatives viables à des projets qui sont, il est vrai hautement technique.

Cependant, il est faux de penser que la compagnie ferroviaire ne tient pas du tout compte des contextes particuliers. Ils savent également s'adapter quand cela est nécessaire. Quand les habitants s'organisent, et que le risque de blocage augmente, ils doivent produire une réponse cohérente en face. Les risques de blocage, les retards sont des arguments qui poussent les CFF à composer avec les individus et les environnements qu'ils vont impacter. On a de plus l'impression qu'ils communiquent selon les différents risques de tensions qui apparaissent sur leurs terrains.

À ce propos, on peut se demander quelle est la stratégie de communication de notre compagnie ferroviaire. Il semble qu'ici aussi elle dépend largement des contextes particuliers

dans lesquels sont développés les projets. Quand il y a eu une forte mobilisation, et que les risques de blocage sont importants, les CFF communiquent alors en conséquence, et détaillent le projet, quitte même à entrer en négociation. Alors qu'à Lausanne où le risque d'être bloqué était plus faible ceux-ci n'ont pas dès le départ fait preuve d'une complète transparence. Il a fallu attendre l'interpellation des habitants pour que les CFF commencent à communiquer plus clairement sur leurs intentions.

Mais finalement, il faut aussi retenir que chaque ouvrage, chaque réalisation des CFF est unique. Et ils prennent place dans des environnements différents les uns des autres. Ils doivent par conséquent composer avec des contextes particuliers, et ceci est également dans leur intérêt. Car quand ils décident de les ignorer, ils s'exposent dès lors au risque de voir leur projet remis en question.

Des façons de se mobiliser

Il y a de multiples manières de se mobiliser, dans un certain sens chaque mobilisation est unique, mais il n'en reste pas moins pertinent de se demander comment et pourquoi les individus se mobilisent. D'essayer de dégager des logiques dans ces mobilisations. L'émergence et l'intensité des mobilisations dépendent des mouvements qui portent les revendications, des causes qu'ils défendent, du profil de leurs militants, des ressources dont ils disposent, et particulièrement dans les cas qui nous intéressent et dans les luttes urbaines, de l'identité de certains lieux.

En ce qui concerne l'identité des lieux, on notera que l'espace peut être chargé d'une histoire. Ces histoires sont mêlées à celles des personnes qui les ont habités, traversés, ou qui se sont battus pour ces environnements. Ce sont ces expériences qui créent une forme d'histoire des lieux. « *Ces spécificités réunies, de diverses natures (géographiques, historiques, culturelles, techniques etc.) forment en quelque sorte la "mémoire" des lieux* » (Prevel, 2006, p. 10). – Les individus construisent une forme de relation avec les espaces, et fabriquent ainsi une histoire de ces lieux. « *En effet, le sujet construit le lieu par l'intermédiaire de récits qui donnent sens à sa relation aux gens et aux objets qui l'environnent. Ces récits correspondent à des re-descriptions des éléments de cet environnement, déployées selon une trame narrative pourvoyeuse de sens* » (Berdoulay, 1997, p. 303).

Ce facteur a beaucoup influencé les deux cas d'étude notamment parce que l'histoire des deux quartiers concernés est fondamentalement différente. Les quartiers qui ont évolué à proximité des gares ont lié leurs histoires à ces interfaces de transport. À l'époque ils étaient souvent les quartiers des classes populaires, aujourd'hui les volontés de rénovation, ainsi que leurs emplacements centraux font que ces quartiers évoluent au fil des ambitions des décideurs et des promoteurs. Le quartier de Sous-Gare à Lausanne est aujourd'hui un quartier apprécié, qui a vu sa cote de popularité grimper en flèche depuis un peu plus d'une dizaine d'années. Mais le quartier Sous-Gare était autrefois un quartier d'ouvriers et de saisonniers avant de subir une première rénovation dans les années 1970. « *La transformation de Sous-Gare qui devait s'opérer au cours de la décennie 1970 n'allait pas toucher directement le noyau dur du comité, mais plutôt des catégories sociales*

plus vulnérables, représentées dans le quartier, nous l'avons dit, par les retraités ainsi que les saisonniers. Il y eut donc, au travers de l'action de l'Echo du Boulevard, l'alliance de classes qu'il faut distinguer : la "nouvelle" classe moyenne et une classe plus populaire » (Rouiller, 2013, p. 119). Évènement marquant dans les années 1970, une lutte s'organise afin de sauver trois immeubles de la démolition à la rue du Simplon. « La revue, tout comme les nombreux tracts imprimés étaient distribués au marché du Boulevard de Grancy dans le but de faire prendre conscience aux locataires de leurs problèmes communs, afin de les amener à se mobiliser autour d'une lutte collective. Une lutte collective autour principalement des immeubles 3,5 et 12 de la rue du Simplon, tous trois voués à la démolition » (Rouiller, 2013, p. 120). – Cette lutte menée par l'Echo du Boulevard ira jusqu'à l'occupation de ces immeubles après que les modes d'action traditionnels aient échoué. « L'occupation du Simplon 3 et 5 par l'Echo du Boulevard cristallisa donc la dénonciation de l'État ainsi que le passage du comité de quartier à un mode d'intervention plus radical. Si cette action semble avoir été la première de ce genre menée à Lausanne par un mouvement social, ce mode d'opération avait déjà été expérimenté par plusieurs autres mouvements sociaux à Genève et surtout dans la plupart des grandes villes de Suisse alémanique » (Rouiller, 2013, p. 124). – À la fin de l'année 1977, ces immeubles finirent par être détruits, mais cela illustre la pratique militante en vigueur dans ces années.

Passé cette lutte des années 1970, le quartier finit par subir un nouveau changement au cours de la décennie 1990 et dans les années 2000. Une progressive gentrification qui mènera jusqu'à la situation actuelle où Sous-Gare est plus largement représenté par une classe de jeunes actifs, que l'on pourrait qualifier de "bobo", que par une classe ouvrière, ou populaire. « Les revenus confortables, cantonnés dans l'Est lausannois par le passé, grignotent du terrain. "Les quartiers populaires et vivants sont visés par la "gentrification", note Pierre Dessemontet. C'est déjà fait Sous-Gare, et le Maupas est en train de le vivre. À terme, l'Ouest lausannois devrait y passer." En périphérie, la Bourdonnette et Prélaz ou les hauts de Vennes ont vu les revenus de leurs habitants baisser » (24Heures, 16.05.2013).

Nous avons déjà vu une partie du passé militant des Grottes. Dans les années 1970-1980, ce quartier genevois militait activement dans le but de résister aux démolitions qui étaient prévues. Les occupations, manifestations, fêtes, installations, tracts, toute la palette d'action est utilisée dans le but de sauver cet espace. « Les occupations illégales sont réprimées et, dans l'année qui suit, des expulsions sont prononcées avec démolition ou saccage des immeubles par les autorités. » - « Fin 1978, les autorités publiques genevoises renoncent à la démolition du quartier, envisageant une réhabilitation des immeubles qui préserve la typologie des logements et l'engagement de transformations ponctuelles » (Cogato Lanza, Pattaroni, Piraud, Tirone, 2013, pp. 120-121). – Cette résistance finira par payer puisque les autorités finiront par abandonner leur projet et une bonne partie du quartier a été ainsi préservé. Il a ensuite pu évoluer avec et grâce à la vision des habitants-militants.

Aujourd'hui le quartier des Grottes est l'héritier de ce passé militant. Une partie des personnes qui ont milité avec ardeur dans ces années-là sont encore habitants du quartier. Il y a alors une transmission de cet héritage aux générations suivantes. Les associations qui sont aujourd'hui présentes dans cet espace sont également en accord avec les valeurs qui étaient prônées à

l'époque. Tous ces éléments sont des facteurs qui expliquent cette forte capacité à la mobilisation dont les habitants des Grottes ont fait preuve lors de cette lutte contre l'agrandissement en surface de la gare Cornavin. Il y a dans l'esprit des Grottes, et dans le profil de ses habitants un désir d'autogestion, ou du moins une volonté de participer activement à toute mutation que les classes de décideurs voudraient imposer à leur environnement.

À travers ces exemples, on remarque comment l'identité d'un lieu peut façonner le profil des habitants (et inversement). Finalement les lieux ne sont pas uniquement des espaces physiques dénués de sens, ils ont un impact sur leurs usagers. Un impact qui a une influence sur la capacité de mobilisation.

La dotation en ressources est un facteur explicatif important de l'échec ou du succès d'une mobilisation. Ces ressources déterminent entre autres le réseau dont disposent les groupes, leurs moyens financiers, leurs capacités organisationnelles etc... Comme déjà mentionné, il ne ferait aucun sens de répertorier toutes les ressources qu'il est possible d'utiliser. *«Il est à vrai dire vain de chercher à fermer la liste infinie des ressources : elles n'existent que relationnellement, dans un contexte concret d'interdépendance. Leur cotation varie selon les configurations de conflit»* (Neveu, 1996, p. 60). – Même si une liste exhaustive ne fait pas de sens, il est intéressant de se pencher sur la dotation des groupes en matière de ressources. Car elles déterminent en partie le champ des possibles des mouvements. Dans les cas qui nous intéressent, il faut noter une forte disparité en cette matière entre les deux groupes.

Sur le terrain lausannois, la création des mouvements s'est faite de manière *ex nihilo*, à l'exception de la Maison de Quartier qui était déjà établie. C'est un facteur important parce que cela signifie qu'il n'y avait pas de structure préétablie pour s'organiser et accomplir les tâches nécessaires à la mobilisation. Ils ont également dû se constituer un réseau de personnes pour relayer leurs idées, et les aider dans certaines expertises. En ce qui concerne le Collectif 500, même si la structure était nouvelle, les cadres du collectif et les militants étaient eux plus habitués à ce type d'exercice, ils ont par ailleurs pu compter sur un réseau de personnes qui étaient déjà dans leur entourage.

« [...] on se connaît, on a besoin d'un photographe, on a un photographe, on a besoin d'un expert en informatique, on a un expert en informatique, on a besoin d'une grande gueule pour aller faire un discours, on a les grandes gueules pour faire des discours, donc on a tout. On a les bricoleurs, les intellos, et chacun sait, on se connaît, donc on a très vite créé un réseau qui fonctionne. On a une boîte de pub qui est une grosse boîte de pub de Genève qui nous a fait les logos, les machins, les trucs » (Entretien avec deux cadres du Collectif 500).

Dans ce contexte, il y a presque une forme de professionnalisme dans le militantisme, ce qui permet aussi d'expliquer le succès de ce collectif. Les bénévoles dans une recherche d'efficacité, cela développe une *« professionnalisation des associations »*, où les militants ont des compétences de gestionnaires (Douillet, 2017, p. 99). Ces différences sont des facteurs explicatifs du succès d'un des deux cas en comparaison avec l'autre. La forte ressource organisationnelle et le passé militant du quartier des Grottes ont donné un avantage incontestable au Collectif 500, et grandement participé à leur succès.

Plusieurs formes de Luttés

Si on s'interroge à présent sur comment se mène une lutte urbaine, on s'aperçoit au regard des deux récits que nous avons vus, qu'il n'y a de toute évidence pas qu'une seule manière de faire. Tout comme il n'y a pas une unique forme de mobilisation, il y a diverses formes de luttés. Elles dépendent des facteurs évoqués dans la partie précédente, mais aussi des modes d'action qui sont utilisés par les groupes. Ces modes d'action vont décider du succès ou de l'échec d'une lutte. Bien sûr ceux-ci dépendent également d'une question de ressources, mais ce qui fait leur particularité c'est qu'ils sont liés à l'histoire et aux usages des mouvements sociaux.

Les actions qui ont été menées ont été très inégales sur les deux terrains. La capacité organisationnelle a montré l'impact qu'elle pouvait produire sur les groupes en termes d'actions. Le nombre d'adhérents et de sympathisants joue également un rôle important dans ce qu'il est possible de faire. À Lausanne on note une plus faible intensité des actions. Une faible intensité dans le sens où ce qui a été fait n'a pas fait réagir, ou mis en danger le programme des CFF. Ou si cela a été le cas, cela s'est fait sous forme de négociations avec les porteurs du projet. On peut prendre l'exemple des trois immeubles qui ne seront finalement pas détruits aux Epinettes : il est difficile de savoir si cette décision est une résultante des actions, des négociations qui ont été menées, ou si cela est une décision interne des CFF qui ont revus certains points de leur programme. Plus généralement on s'aperçoit qu'à Lausanne les actions qui ont été menées étaient plus une forme de dénonciation (comme le manifeste du Collectif Gare), ou une manière d'informer (avec les séances d'informations, discussions), ou encore une mesure d'accompagnement du projet pour expliquer aux habitants à quoi ils devaient s'attendre.

Alors que du côté du Collectif 500, on remarque un répertoire d'action d'une part beaucoup plus large, et d'autre part plus frontal en matière de contestation. Mais ce qui a finalement scellé le sort de cette lutte, c'est le lancement de leur initiative. C'est le coup de pression qui a montré qu'ils iraient jusqu'au bout. À ce moment-là dans l'autre camp, on réalise qu'il va falloir sérieusement composer avec cet acteur. C'est pourquoi il y a aussi progressivement des soutiens politiques qui apparaissent, et des discussions avec les CFF. On cherche dès lors une forme de compromis afin d'éviter les blocages. Il est aussi intéressant de noter que si une solution n'avait pas été trouvée, ce répertoire aurait pu s'étendre bien au-delà des actions légales. *« Non, mais s'ils avaient voulu démolir un tiers des Grottes, je pense que réellement il y aurait eu les barricades, Genève en feu, et tout, ça ne passait pas du tout comme ça, comme une lettre à la poste. Ça aurait été le lieu où tout le black bloc seraient venus s'exprimer tous les weekends et tout... »* (Entretien avec deux cadres du Collectif 500). – C'est probablement un facteur qui a également été pris en compte du côté des décideurs et des CFF. Ils savaient jusqu'où les habitants-militants étaient prêts à aller, sachant qu'ils avaient déjà emprunté ce chemin-là quelques décennies auparavant.

On remarque, alors une plus grande ampleur dans le répertoire d'action du Collectif 500. Cela est dû à cet héritage militant du quartier, et aux habitants-militants qui sont dans un sens plus « rôdés » à ce type mobilisation. Ils savent ce qu'il faut faire, ils connaissent les codes pour agir

légalement, mais en obtenant l'impact le plus important possible. Et ils sont également prêts à aller jusqu'à monter des actions plus extrêmes s'ils sont poussés dans leurs retranchements. « *Le répertoire d'action collective, pour un groupe et une période donnés, comprend donc ce qui est non seulement faisable, mais aussi pensable et concevable, certains modes d'action "allant de soi" plus que d'autres* » (Douillet, 2017, p. 100). – Et cet « *allant de soi* » dont parle l'auteure n'est pas le même pour tous les groupes. Cela dépend des groupes, des valeurs qu'ils ont intériorisées, des expériences et de leurs traditions (Douillet, 2017, p. 100).

De façon plus générale, les groupes qui mènent des luttes urbaines sont principalement des acteurs non institutionnels. Ils sont dès lors dans une position d'infériorité face à des acteurs mieux établis et avec plus de ressources. Pour pouvoir évoluer dans ce contexte, il faut que les mouvements qui portent ces luttes et ces revendications puissent imposer leurs volontés à travers l'éventuelle « menace » qu'ils représentent pour le projet, et ceux qui le développent et le financent. Cette « menace » peut prendre différentes formes, mais la peur du blocage et des retards est probablement la stratégie la plus classique.

En Suisse, la possibilité de lancer une initiative populaire donne un outil supplémentaire dans le répertoire d'actions des groupes. Entre le panel d'actions légales et illégales, le but est de pousser les autres acteurs à rentrer en négociation. Comme nous l'avons vu, les actions utilisées dépendent principalement de l'idéologie, de l'histoire et des traditions des mouvements sociaux et des personnes qui les composent. Mais il faut garder à l'esprit que si les actions licites ne fonctionnent pas, un autre répertoire est encore disponible.

Finalement, pour que les acteurs antagonistes rentrent dans le cercle des négociations et soient prêts à inclure les revendications des collectifs d'habitants, il faut que ceux-ci montrent une forte détermination. Quand les porteurs de projets font un calcul coût-bénéfice de ce que va leur rapporter d'ignorer les revendications des habitants, il faut que le coût de cette ignorance soit élevé afin qu'il soit bénéfique pour eux de les inclure dans leurs processus.

Des résultats inégaux

À l'aune de ces différences, mais aussi de ces points communs, on réalise qu'il y a des facteurs qui ont facilité une mobilisation plus qu'une autre. Ces différences ont également permis le succès d'un mouvement social d'habitants, sur une compagnie aussi importante et influente que les CFF. Car il faut aussi reconnaître que dans ce type de lutte les divers protagonistes ne se battent pas à armes égales. Quand on connaît la sphère d'influence, et les ressources financières d'un acteur comme les CFF, on sait qu'il n'y a aucun collectif citoyen qui ne pourrait rivaliser avec eux en termes de ressources. Cependant, la bonne organisation du Collectif 500, son passé militant, et l'utilisation d'un outil de la démocratie directe comme l'initiative ont permis de renverser la tendance, en donnant raison au collectif d'habitants.

On s'aperçoit que ces différences historiques, mais aussi sociales ont eu un impact sur ces deux luttes. La composition différente des quartiers, ainsi qu'un sentiment d'appartenance moins fort à Lausanne qu'à Genève, a joué un rôle dans la mobilisation. À Lausanne aujourd'hui, le quartier Sous-Gare a perdu un peu de son esprit contestataire qu'il avait dans les années

1970 avec l'Echo du Boulevard. Il y a certes des personnes qui sont et seront toujours prêtes à se mobiliser, mais cela n'a pas suffi pour tenir tête à la compagnie ferroviaire. Ou peut-être que l'on peut aussi y voir une forme de désintérêt de la population, elle ne voyait pas les raisons d'une telle mobilisation. Le nombre de sympathisants, le fait d'avoir un soutien politique, l'utilisation de l'initiative comme mode d'action sont autant de paramètres qui ont eu un effet sur le succès de ces luttes. À Lausanne, il y avait un état d'esprit qui était différent, à l'exception du Collectif Gare qui était réellement dans l'opposition, les autres groupes se voyaient peut-être plus comme des médiateurs entre les CFF et les habitants. Le projet était alors implicitement accepté par la population et les acteurs associatifs. Certes le dénouement de ces deux histoires n'est pas semblable, mais il faut saluer l'énergie, et la volonté de toutes les personnes qui se sont investies pendant ces années de lutte, et ce indépendamment qu'elles se soient trouvées à Lausanne ou à Genève. Toutes ces données permettent de mieux comprendre la variation de résultat entre les deux cas, même si elles ne remettent en aucun cas en question l'engagement dont on fait preuve les personnes actives au sein des différentes structures associatives.

Conclusion

Ce travail de mémoire avait comme ambition de traiter des luttes urbaines en mettant en parallèle deux cas d'étude qui ont pris place dans la région lémanique. Il y avait une volonté d'avoir un double regard à la fois théorique avec la littérature qui a été produite sur ce sujet des luttes urbaines, ou sur les champs voisins ayant un impact sur cette problématique. Et un deuxième regard, plus empirique cette fois qui s'est attaché à retracer l'histoire de ces luttes contre des agrandissements de gares, mais surtout ces contestations pour la sauvegarde d'un environnement urbain qui comptait aux yeux des habitants, et des usagers de ces espaces. À travers ce double regard, il y avait également la volonté d'approcher ces cas sous un angle un peu plus analytique dans le but de voir les concepts et les schémas qui apparaissaient dans ces mobilisations.

Ce travail a plus généralement été guidé par deux raisonnements : comprendre comment les mouvements sociaux impliqués dans les luttes urbaines sont des moteurs de transformations au sein des villes. Et le second en filigrane du premier, quels sont les impacts de ces mouvements sur la pratique de l'urbanisme. Concernant la première idée, il semble pertinent de penser que dès lors qu'il y a un succès au terme de ces luttes, la vision des habitants, des citoyens entrent alors dans le processus décisionnel. Ce qu'il s'est passé dans le cas des Grottes à Genève est assez révélateur de cet effet. L'absence de rénovation, de transformation du quartier est bien plus en accord avec la volonté des habitants que le projet des CFF. Ceux-ci ne voulaient pas être déplacés de leurs logements, ne voulaient pas voir leur quartier dénaturé, et transformé par endroit en vitrine pour les CFF. Leur préoccupation est de pouvoir décider eux-mêmes (ou de manière concertée avec les autorités) des orientations en matière de rénovation urbaine. Il semble alors raisonnable de penser que les transformations, ou l'absence de transformation dès lors qu'elle rejoint une volonté populaire, ont plus de légitimité que des décisions technocratiques souvent basées sur des valeurs néolibérales. Indépendamment du succès ou de l'échec de ces mobilisations, de tels mouvements montrent aux acteurs politico-administratifs qu'il faut composer avec un autre protagoniste : la population, les habitants.

Le fait de vouloir de plus en plus systématiquement intervenir dans ce type de processus transforme dans une certaine mesure la pratique professionnelle d'un urbanisme encore trop souvent tourné vers les secteurs technique et administratif. Cependant, se mobiliser sur des projets montre que ces espaces qu'ils soient du logement, de l'infrastructure de transport ou de l'espace public, sont avant tout destinés à des usagers qui sont des habitants et des citoyens « ordinaires ». À Lausanne ces mouvements ont montré qu'ils avaient des revendications, et qu'ils n'étaient pas d'accord avec le programme des CFF. Même si le résultat final n'était pas satisfaisant pour tous les groupes, cette mobilisation a permis de faire réaliser aux porteurs du projet qu'il faudrait aussi s'accorder avec les habitants. Cette mobilisation a aussi créé une structure pour échanger et débattre, ce qui a permis dans un sens de contraindre la compagnie ferroviaire à mieux communiquer.

Une autre hypothèse qui avait été posée au début de ce travail supposait qu'il y avait des «terreaux» plus ou moins fertiles pour la contestation et la mobilisation. Cela s'est particulièrement confirmé dans le cas des Grottes, où le passé militant des habitants, ainsi que l'histoire du quartier ont créé des conditions d'émergence plus propices à un mouvement de contestation. Au-delà de ça, ce « terreau » fertile a de plus révélé qu'en plus d'une émergence facilitée, ce collectif avait des capacités organisationnelles, un réseau, et plus généralement des ressources supérieures à l'autre cas d'étude. Ces ressources acquises au fil des luttes passées, et le profil militant des habitants sont directement issus de ce contexte particulier; contexte qu'il était difficile de retrouver sur l'autre terrain. Même si celui-ci présentait nombre de caractéristiques communes avec son voisin genevois, cela n'aura pas réussi à compenser cette différence.

En définitive, les trois hypothèses se confirment sur l'analyse des deux cas, et grâce à l'éclairage de la littérature. Même s'il faut quelque peu nuancer cette confirmation sur celle qui concerne la modification de la pratique de l'urbanisme et la transformation des rapports de force entre acteurs. Les résultats obtenus lors des entretiens, dans l'analyse du corpus d'articles, et de comptes rendus administratif sont mitigés. Il faudrait peut-être s'intéresser aux conséquences de ces luttes sur un temps plus long. Où finalement chaque mobilisation dans ce domaine produit un effet sur les acteurs ce qui crée une évolution incrémentale du rapport de force.

L'urbanisme tout comme d'autres secteurs de la société est régi par des valeurs néolibérales. On s'aperçoit que ces valeurs sont un facteur qui limite l'évolution du rapport de force entre les différents acteurs. La recherche d'un bénéfice financier prime considérablement sur les aspects sociaux qu'il peut y avoir dans la réalisation d'un projet urbain. Ces tendances orientées vers la quête d'un profit économique transforment également de manière durable l'identité de certains environnements, de certains espaces. La spéculation foncière, le haut rendement que doivent produire les loyers sont autant d'éléments qui participent à l'exclusion de certaines populations vers des périphéries. Cette recherche de rentabilité met les enjeux sociaux en dehors des priorités des promoteurs privés. Certes les pouvoirs publics font de leur mieux pour contrebalancer cet équilibre, mais leur marge de manoeuvre est limitée face à la multitude d'acteurs privés qui se partagent le marché.

Derrière cette observation, il y a aussi la critique d'une exploitation de l'espace toujours plus tournée vers des fins commerciales. Chaque parcelle doit être rentable. Cette vision d'une société de consommation qui ne doit jamais s'arrêter, d'un consumérisme qui doit être assouvi n'importe où et n'importe quand a des effets sur les espaces urbains. Mais ce système de valeurs et ces pratiques, dont il y a des exemples dans ce travail à travers les cas que nous avons vus, ne correspondent pas aux valeurs de tous. Et comme nous l'avons constaté à travers les entretiens et certaines déclarations dans la presse, il y a encore des personnes qui se lèvent pour critiquer ce type de pratiques. Qui se lèvent pour mettre en avant un autre système de valeurs.

Ce travail a, je pense, permis de réfléchir plus en profondeur sur la place que devaient prendre les individus dans la mutation des villes. Doit-on continuer à voir l'habitant comme une donnée, comme un agent passif qui est complètement dépendant des décisions des autorités ou des promoteurs ? Où celui-ci a-t-il de plus en plus un rôle à jouer dans les transformations urbaines ? Ces changements qui du point de vue du praticien, du technicien ne sont «qu'amélioration», «rénovation» ou «optimisation» de l'espace, ont un impact sur la vie quotidienne des individus. Ceux-ci sont aujourd'hui toujours plus prompts à participer et à s'intégrer dans les processus de réalisation de projet. Ce sujet des luttes urbaines est d'autant plus d'actualité qu'il y a une multiplication des processus et ateliers participatifs, même s'ils sont nécessaires dans le but de mieux intégrer la population aux projets, ils sont également un moyen parfois de légitimer un projet, une forme de poudre aux yeux où les habitants n'ont pas réellement leur mot à dire. C'est pourquoi il y a une nécessité à continuer à s'intéresser à des mouvements citoyens qui se défont des carcans institutionnels pour mener une lutte qui est en accord avec les valeurs des authentiques usagers de ces espaces.

Bibliographie

Ouvrages et articles scientifiques

BORDREUIL Samuel, 1999, « Changement d'échelle urbaine et/ou changement de formes. Note sur les défis contemporains de "l'urbanisme métropolitain " », *Les Annales de la recherche urbaine*, N°82, pp. 70-77

BOUTILLON Juliette, PREVOT Maryvonne, 2012, « Le collectif Jeudi noir, de nouveaux activistes urbains ? Entre rupture et continuité dans les formes de militantisme », *L'Information géographique*, n° 76, p. 42-57

CASTELLS Manuel, 1975, *Luttés urbaines*, Paris : Maspéro

CLAUSEN Frédéric, OBST Kathrin, 2006, « Les facteurs de la crise du logement à Lausanne: une perspective comparative », *Urbia*, n°2, p. 19-37

COGATO LANZA Elena, PATTARONI Luca, PIRAUD Mischa, TIRONE Barbara, 2013, *Le quartier des Grottes / Genève De la différence urbaine*, Genève : Métisspresses

COMHAIRE Gaël, 2012, « Activisme urbain et politiques architecturales à Bruxelles : le tournant générationnel », *L'Information géographique*, n° 76, p. 9-23

DE SAINT PIERRE Caroline, 2014, *La ville patrimoine formes, logiques, enjeux et stratégies*, Rennes : Presses universitaires de Rennes

DONZELOT Jacques, MEVEL Catherine, WYVEKENS Anne, 2003, *Faire société La politique de la ville aux Etats-Unis et en France*, Paris : Editions du Seuil

DONZELOT Jacques, 2012, *À quoi sert la rénovation urbaine*, Paris : Presses Universitaires de France

DOUAY Nicolas, 2012, « L'activisme urbain à Montréal: des luttes urbaines à la revendication d'une ville artistique, durable et collaborative », *L'Information géographique*, n°76, p. 83-96

DOUAY Nicolas, PREVOT Maryvonne Prévot, 2012, « Introduction », *L'Information géographique*, n° 76, p. 8-10

DOUILLET Anne-Cécile, 2017, *Sociologie politique*, Malakoff : Armand Colin

FILLIEULE Olivier, AGRIKOLIANSKY Eric, SOMMIER Isabelle, 2010, *Penser les mouvements sociaux conflits sociaux et contestations dans les sociétés contemporaines*, Paris : La Découverte

FILLIEULE Olivier, 2009, « De l'objet de la définition à la définition de l'objet. De quoi traite finalement la sociologie des mouvements sociaux ? », *Politique et Sociétés*, vol. 28 n°1, p. 15-36

GARNIER Jean-Pierre, 2012, *Un espace indéfendable l'aménagement à l'ère sécuritaire*, Grenoble : Le monde à l'envers

GARNIER Jean-Pierre, 1999, *Le nouvel ordre local gouverner la violence*, Paris : L'Harmattan

GARNIER Jean-Pierre, 2010, *Une violence éminemment contemporaine essais sur la ville la petite bourgeoisie intellectuelle & l'effacement des classes populaires*, Marseille: Agone

GAUDIN Jean-Pierre, 1989, *Technopolis Crises urbaines et innovations municipales*, Paris: Presses Universitaires de France

GAUDIN Jean-Pierre, 1989, « La genèse de l'urbanisme de plan et la question de la modernisation politique », *Revue française de science politique*, n°3, p. 296-313

GIBANDG David, SIINO Corinne, 2013, « La rénovation urbaine en France : entre pilotage à distance et fabrique urbaine », *Sociologie et sociétés*, vol. 45 n°2, p. 153-176

GRAVEREAU Sophie, 2012, « Art et activisme dans le quartier parisien de Belleville », *L'Information géographique*, n° 76, p. 52-67

JACOBS Jane, 1991 (1961), *Déclin et survie des grandes villes américaines*, Liège : Mardaga

JACOT Max, JACOT Adèle, 2015, *Je veux des quartiers Le troisième chantier et la chevauchée du Collectif 500*, Genève : Editions Slatkine

JAMAR David, 2012, « Art-Activisme : enjeux de créativité urbaine à Bruxelles », *L'Information géographique*, n°76, p. 24-35

KAHN Axel, 2013, *L'homme le libéralisme et le bien commun*, Paris : Editions Stock

KAUFMANN Jean-Claude, 2006 (1996), *L'entretien compréhensif*, Malakoff : Armand Colin

LAMARE Marine, 2015, *Le droit à la ville justifications, apports, manifestations et portées*, Paris : L'Harmattan

LAPLANTINE François, 2001 (1987), *L'anthropologie*, Paris : Editions Payot & Rivages

LEFEBVRE Henri, 1968, *Le droit à la ville*, Paris : Anthropos

MANNONE Valérie, 1997, « Gares TGV et nouvelles dynamiques urbaines en centre ville : le cas des villes desservies par le TGV sud-est », *Les Cahiers scientifiques du Transport*, n°31, p. 71-97

MELUCCI Alberto, 1978, *Société en changement et nouveaux mouvements sociaux*, *Sociologie et sociétés*, vol 10 n°2, p. 37-54

- NEVEU Erik, 1996, *Sociologie des mouvements sociaux*, Paris : Editions La Découverte
- PATTARONI Luca, 2011, « Le nouvel esprit de la ville. Les luttes urbaines sont-elles recyclables dans le « développement urbain durable » ? », *Mouvements*, n°65, p. 43-56
- PETRELLA Ricardo, 1996, *Le bien commun éloge de la solidarité*, Bruxelles : Edition Labor
- PHILIPONA Charles, DESHUSSES Frédéric, GIANCANE Stefania, 2013, *Traces et souvenirs de la contestation*, Lausanne : Editions d'en bas
- PREVEL Anaïs, 2006, *Paysage urbain à la recherche d'une identité des lieux*, Lyon : Certu
- QUIVY Raymond, VAN CAMPENHOUDT Luc, 2006 (1992), *Manuel de recherche en sciences sociales*, Paris : Dunod
- ROS Élodie, 2012, « Des militants de la décroissance. Les nouveaux militants de l'économie alternative, rupture de références et similitude d'engagement », *L'Information géographique*, n° 76, p. 28-41
- ROUILLER Viviane, 2013, « Légitimité contre légalité : l'action d'occupation de l'Echo du Boulevard à Lausanne », *Cahiers d'histoire du mouvement ouvrier*, n°29, p. 117-132
- SECCHI Bernardo, 2009 (2005), *La ville du vingtième siècle*, Paris : Editions Recherches
- SECCHI Bernardo, 2006 (2000), *Première leçon d'urbanisme*, Marseille : Edition Parenthèses
- TRAÏNI Christophe, 2009, *Emotions... Mobilisation !*, Paris : Presses de Sciences Po
- VAN CRIEKINGEN Mathieu, 2002, « Les impacts sociaux de la rénovation urbaine à Bruxelles : analyse des migrations intra-urbaines », *Belgeo*, n°4, p. 1-19
- VAN CRIEKINGEN Mathieu, 2013, « La gentrification mise en politiques De la revitalisation urbaine à Bruxelles », *Métropoles*, n°13, p. 1-27
- VEYNE Paul, 1978 (1971), *Comment on écrit l'histoire*, Paris : Editions du Seuil
- VOLDMAN Danièle, 1999, « Sur les " crises " urbaines », *Vingtième Siècle, revue d'histoire*, n°64, p. 5-10
- ZUPPINGER Urs, 2012, *Luttes-ô-Flon une reconversion urbaine lausannoise mouvementée de 1984 à 2012*, Lausanne : Edition d'en bas

Travaux de mémoire

SABOURIN Jean-François sous la dir. BEAUDET Gérard, 2015, *Épistémologie des théories de l'urbanisme : proposition d'un cadre de réflexivité*, Faculté de l'aménagement, Université de Montréal

Articles de presse

Lausanne

24Heures, « Le casse-tête de la place de la Gare, une histoire sans fin », 20-21-22.09.2008

24Heures, « L'absolue nécessité d'éviter les blocages », 18.04.2011

24Heures, « Pour une gare plus grande, les locataires doivent partir », 21.07.2011

Le Temps, « Tension entre Lausanne et les CFF », 21.07.2011

24Heures, « La résistance s'organise autour de la gare CFF », 27-28.08.2011

Le Temps, « Face aux CFF, des délogés en résistance », 12.10.2011

24Heures, « À Lausanne, les membres du Collectif Gare réclament un vrai plan d'urbanisme », 29.11.2011

L'Hebdo, « Des logements à côté du musée », 16.12.2011

24Heures, « Les CFF ont acquis les immeubles des Epinettes », 17.12.2011

24Heures, « Les riverains de la gare revisitent le projet des CFF », 03.02.2012

24Heures, « Le Collectif Gare lance sa pétition antidémolitions », 04.02.2012

24Heures, « Gare de Lausanne un arrêt pour réfléchir », 09.03.2012

24Heures, « Les élus au chevet des locataires Sous-Gare », 26.04.2012

Le Temps, « Le compromis qui sauve l'extension de la gare de Lausanne », 17.08.2012

La Liberté, « Les CFF paieront les délogés de la gare », 17.08.2012

24Heures, « Les riverains sont réconciliés avec l'agrandissement de la gare », 17.08.2012

24Heures, « Les locataires de la gare acceptent le deal des CFF », 29.08.2012

24Heures, « Le MDL n'en finit pas d'irriter les élus lausannois », 04.10.2012

24Heures, « Elus puérils, place de la gare en péril », 29.05.2013

24Heures, « Un grand flou politique règne avant le chantier du siècle », 29.05.2013

24Heures, « ... de la gare de Lausanne », (titre incomplet), 12.06.2013

24Heures, « Ils veulent plus d'infos sur le chantier de la gare », 01.10.2013

Le Temps, « Sept ans de réfection pour une gare de Lausanne radicalement neuve », 23.11.2013

24Heures, « Les CFF lancent leur campagne d'information à Lausanne », 03.12.2013

24Heures, « Lausanne à la recherche de son "Monsieur Gare" », 7-8.12.2013

24Heures, « Le développement de la gare fait salle comble », 15.01.2014

24Heures, « Première étape politique pour le casse-tête de la gare », 25.01.2014
24Heures, « La gare de Lausanne trouve sa grande aiguilleuse », 04.04.2014
24Heures, « Les premières maquettes de la gare de Lausanne se dévoilent », 18.06.2014
24Heures, « La sécurité, cause première des travaux de la gare », 30.08.2014
24Heures, « Lausanne va miser encore plus sur l'essor de la mobilité douce », 04.12.2014
Le Temps, « Les CFF priés d'offrir des logements à bas loyer », 20.03.2015
Le Temps, « La gare de Lausanne transfigurée », 20.03.2015
24Heures, « Compromis résignation et gestion des nuisances », 20.03.2015
24Heures, « L'architecte lausannois du projet Léman 2030 s'efface », 20.03.2015
24Heures, « La nouvelle gare de Lausanne entre en phase de réalisation », 20.03.2015
24Heures, « Concours pour concevoir la future place de la Gare », 25.04.2015
24Heures, « Riverains et CFF parlent du chantier de la gare », 29.04.2015
24Heures, « Riverains et CFF parlent du chantier de la gare », 29.04.2015
24Heures, « Elus satisfaits de la méthode de travail sur la gare », 30.04.2015
24Heures, « Gare de Lausanne Avant-goût amer de la cuisine CFF », 05.05.2015
24Heures, « Chez eux, des lausannois vivent à côté des wagons-citernes qui font peur », 02.06.2015
24Heures, « Un quartier à 300 millions naîtra à l'est de la gare de Lausanne », 12.06.2015
24Heures, « La gare de Lausanne à l'heure des années soixante », 14.07.2015
24Heures, « Une balade virtuelle dans la future gare lausannoise », 06.08.2015
24Heures, « La gare ne grandira pas sans ses parkings », 10.11.2015
La Liberté, « Un long et douloureux chantier », 20.03.2016

Genève

Le Temps, « Ecueils locaux et fédéraux au volet des genevois », SD
Le Temps, « Rénovation de la gare de Cornavin : déblocage en vue », 24.06.2009
Tribune de Genève, « Un mégaprojet d'extension attend la gare Cornavin », 01.12.2011
Tribune de Genève, « La gare de Cornavin risque d'empiéter sur les Grottes », 01.12.2011
Tribune de Genève, « Derrière la Cornavin, la résistance s'organise », 13.12.2011
Le temps, « La fronde s'organise contre l'extension de la gare CFF », 13.12.2011
Le Courrier, « Les habitants des Grottes se mobilisent contre l'extension de la gare Cornavin », 13.12.2011
Tribune de Genève, « Les Grottes réclament le soutien du Grand Conseil », 10.02.2012
Tribune de Genève, « Pour agrandir Cornavin, les CFF visent le bas des Grottes », 02.05.2012

Le Courrier, « Les CFF pour une extension de la gare vers les Grottes », 02.05.2012
Le Temps, « Une gare agrandie au prix de 350 logements », 02.05.2012
Le Temps, « Extension de Cornavin Genève veut des chiffres », 03.05.2012
Le Courrier, « Une gare souterraine pour sauver les Grottes ? », 09.05.2012
Tribune de Genève, « À Cornavin, les Verts défendent la variante en souterrain », 10.05.2012
Tribune de Genève, « Cornavin : Une autre solution », 11.05.2012
Tribune de Genève, « Les Grottes font la fête sur un air très revendicatif », 21.05.2012
Tribune de Genève, « Gare agrandie : Genève lance sa bataille du rail », 22.05.2012
Le Temps, « Combien pour la gare ? Dilemme genevois », 22.05.2012
Tribune de Genève, « Une initiative combat l'extension de la gare », 05.09.2012
24Heures, « L'union sacrée de Genève dans la bataille du rail », 21.09.2012
24Heures, « Les feux au vert pour la gare de Genève », 08.10.2012
L'Hebdo, « La gare de Cornavin un nœud à tensions », 13.12.2012
Tribune de Genève, « Extension de la gare : on sera fixé dans six mois », 20.12.2012
Le Temps, « Les règles du jeu sont édictées pour agrandir la gare de Cornavin », 20.12.2012
Le Temps, « Bras de fer financier à venir entre Genève et la Confédération », 06.03.2013
Le Matin, « Genève étale sa désunion sur l'extension de sa gare », 31.03.2013
Tribune de Genève, « Extension de la gare : une initiative sème la discorde », 02.04.2013
Tribune de Genève, « La bataille s'engage pour une gare en souterrain », 10.04.2013
Le Temps, « L'initiative pour une gare souterraine est lancée », 10.04.2013
Tribune de Genève, « L'extension de la gare Cornavin est-elle en péril ? », 12.04.2013
Tribune de Genève, « Derrière la gare Cornavin, il y a du monde », 01.05.2013
24Heures, « Dix mille Genevois pour une gare souterraine », 04.06.2013
24Heures, « " Nous ne pouvons espérer mieux pour rattraper le retard ferroviaire romand " » 18.06.2013
24Heures, « L'extension de Cornavin coûtera 1,6 milliard », 29.06.2013
Le Courrier, « L'avenir de Cornavin se dessine en souterrain », 05.07.2013
24Heures, « L'extension de la gare Cornavin pourra finalement se faire en sous-sol », 06.07.2013
Le Temps, « La gare souterraine recueille un large soutien », 25.07.2013
Le Courrier, « Les Grottes, un modèle de résistance », 14.08.2013
Le Courrier, « Cornavin : victoire de l'intelligence collective », 15.01.2014
Le Courrier, « Le conseil d'Etat plébiscite une extension souterraine de la gare », 16.01.2014
Tribune de Genève, « Appui en faveur de l'initiative sur la gare », 16.01.2014
Tribune de Genève, « Feu vert unanime pour la gare souterraine », 19.12.2014

Le Temps, « L'extension de Cornavin pourrait être reportée », 16.06.2015
Tribune de Genève, « Surcoûts de l'extension de la gare : Genève limite la casse », 07.12.2015
Tribune de Genève, « La gare souterraine ne sera prête qu'en 2031 », 08.12.2015
Tribune de Genève, « "J'ai compris que les Grottes étaient intouchables" », 09.12.2015
Le Courrier, « Regard photographique sur la lutte du Collectif 500 », 31.12.2015
Tribune de Genève, « L'extension de la gare de Genève se livre à une course contre la montre », 24.09.2016
Tribune de Genève, « Genève part à l'assaut des millions de Berne », 01.12.2016
Tribune de Genève, « L'îlot 13 tente de sauver sa maison de quartier », 28.12.2016

Autres

Le Temps, « La Langstrasse, creuset des mutations urbaines », 10.09.2017
24Heures, « Les revenus confortables grignotent le centre-ville », 16.05.2013

Comptes rendus administratifs

Lausanne

Bulletin du Conseil communal, séance no 7/2 du 22 novembre 2011, pp. 782-785
Bulletin du Conseil communal, séance no 18 du 31 mai 2011, pp. 1058-1062
Bulletin du Conseil communal, séance no 1 du 11 septembre 2012, pp. 20-21
Bulletin du Conseil communal, séance no 2/1 du 25 septembre 2012, pp. 92-93
Bulletin du Conseil communal, séance no 15/2 du 24 avril 2012, pp. 615-621
Bulletin du Conseil communal, séance no 18/1 du 5 juin 2012, pp. 871-872
Bulletin du Conseil communal, séance no 10/1 du 17 janvier 2012, pp. 24-25
Bulletin du Conseil communal, séance no 11/1 du 31 janvier 2012, pp. 165-191
Bulletin du Conseil communal, séance no 11/2 du 31 janvier 2012, pp. 194-203
Bulletin du Conseil communal, séance no 7 du 4 décembre 2013, pp. 1000-1008
Bulletin du Conseil communal, séance no 15/1 du 16 avril 2013, pp. 764-765
Bulletin du Conseil communal, séance no 15/2 du 16 avril 2013, pp. 829-832
Bulletin du Conseil communal, séance no 18 du 15 mai 2013, pp. 1082-1087
Bulletin du Conseil communal, séance no 22 du 26 juin 2013, p. 1517
Bulletin du Conseil communal, séance no 5/1 du 28 octobre 2014, pp. 461-462
Bulletin du Conseil communal, séance no 5/1 du 28 octobre 2014, pp. 584-613
Bulletin du Conseil communal, séance no 18/1 du 21 avril 2015, pp. 1039-1040

Bulletin du Conseil communal, séance no 18/1 du 21 avril 2015, pp. 1041-1043

Bulletin du Conseil communal, séance no 19/1 du 28 avril 2015, pp. 1199-1227

Genève

Ville

Conseil municipal Ville de Genève, «Proposition du Conseil administratif du 6 juin 2012 en vue de l'ouverture d'un crédit d'étude de 130 000 francs destiné à l'évaluation d'une extension en souterrain de la gare CFF de Cornavin et à sa comparaison avec l'option d'un agrandissement en surface», 06.06.2012

Conseil municipal Ville de Genève, «Proposition du Conseil administratif du 13 mai 2015 en vue de l'ouverture d'un crédit d'études d'un montant de 880 600 francs, destiné à la poursuite des études urbaines liées à l'extension de la gare Cornavin», 13.05.2015

Conseil municipal Ville de Genève, «Proposition du Conseil administratif du 11 mai 2016 en vue de l'ouverture d'un crédit d'un montant de 120 204 000 francs, destiné à l'octroi d'une subvention d'investissement conditionnellement remboursable, à titre de participation aux dépenses pour les études et les travaux d'extension du noeud ferroviaire de Genève (gare de Cornavin) menés sous la maîtrise d'ouvrage des Chemins de fer fédéraux, et sous la condition suspensive de l'acceptation, par le Grand Conseil, du projet de loi confirmant une participation de l'Etat de Genève, d'un montant de 425 280 000 francs», 11.05.2016

Conseil municipal Ville de Genève, «Rapport de la commission des pétitions chargée d'examiner la pétition: "Menace de démolition d'une partie du quartier des Grottes"», 28.03.2017

Conseil municipal Ville de Genève, «Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 20 septembre 2016 en vue de l'approbation du projet de résolution d'initiative communale pour engager la procédure d'abrogation partielle du plan localisé de quartier N° 29 383, dit «Ilots 5a et 7 aux Grottes», feuille cadastrale N° 70, section Genève Cité», 19.04.2017

Conseil municipal Ville de Genève, «Proposition du Conseil administratif du 28 novembre 2017 en vue de céder gratuitement à CFF SA les emprises nécessaires à la réalisation des travaux d'élargissement des voies ferrées en conséquence de l'extension souterraine de la gare de Cornavin, issues des parcelles N° 5354 de Genève-Petit-Saconnex et N° 438 de Pregny-Chambésy, propriétés de la Ville de Genève», 28.11.2017

Canton

Secrétariat du Grand Conseil, «Initiative populaire cantonale: Initiative Cornavin "Pour une extension souterraine de la gare"», novembre 2013

Secrétariat du Grand Conseil, «Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la validité et la prise en considération de l'initiative populaire 153 : Initiative Cornavin "Pour une extension souterraine de la gare"», 15.01.2014

Secrétariat du Grand Conseil, «Rapport de la Commission législative chargée d'étudier la validité de l'initiative populaire 153 : Initiative Cornavin "Pour une extension souterraine de la gare"», 29.04.2014

Secrétariat du Grand Conseil, «Rapport de la Commission des transports chargée d'étudier l'initiative populaire 153 : Initiative Cornavin "Pour une extension souterraine de la gare"», 06.01.2015

Sites internet

<https://company.sbb.ch>, consulté le 02.02.2018

<http://collectif-gare.ch/>, consulté le 07.09.2017

<http://argl.ch/wordpress/>, consulté le 07.09.2017

<http://www.initiativecornavin.ch/luttons/>, consulté le 10.12.2017

<http://www.mobimo.ch>, consulté le 14.03.2018

<http://www.letemps.ch>, consulté le 25.04.2018

<http://www.rts.ch>, consulté le 22.05.2018

<http://mapping-controversies.epfl.ch>, consulté le 12.03.2018

Annexes

Questionnaires entretiens

Entretiens collectifs et associations

Entretiens semi-directif

I. Pouvez-vous brièvement dire qui vous êtes, dans quel domaine est-ce que vous travaillez et quel est (ou quel a été) votre rôle dans le projet de réaménagement de la gare de Lausanne / Genève ? [Dans le but de connaître un peu mieux l'interviewé ainsi que sa relation avec le projet]

II. Pourriez-vous me parler un peu du projet, et me donner votre avis sur le réaménagement de cette gare ? [Pour situer à quel moment l'interviewé est entré de le processus. Dès le début ou sur le tard]

III. Quelles ont été les motivations premières de votre engagement ?

IV. Vous faites partie du collectif X, pouvez-vous expliquer les revendications principales que portent cette structure ?

V. Est-ce que ces revendications ont évolué au fil du temps ? [Dans le cas d'une réponse positive, expliquer quels points/ quelles thématiques ont été adaptées]

VI. Combien de membres compte-on au sein du collectif X ? Et est-ce que ce chiffre a varié au fil du temps ?

- Relance éventuelle : Savez-vous pourquoi ? Regain d'intérêt, médiatisation du projet. Ou dans le cas contraire un désintérêt ou un sentiment qu'il ne serait pas possible de changer les choses.

VII. Pouvez-vous décrire (de manière générale) le profil des gens qui s'engagent ou se sont engagés dans cette lutte ? [Comprendre si ce sont plus des habitants du quartier, quel genre de profil socio-professionnel, le ratio homme-femme]

- Relance éventuelle : Diriez-vous qu'il y a un profil type ou qu'au contraire les profils sont très variés ?

VIII. Quels ont été les types d'actions privilégiées par le collectif X ?

IX. Y a-t-il eu un changement dans les moyens d'action au fur et à mesure que les discussions sur le projet avançaient ?

X. De manière plus générale quel est votre avis sur la mobilisation sur ce type de thématique? Et dans le cas du réaménagement de la gare de Lausanne est-ce que la mobilisation a été suffisante ?

XI. Est-ce qu'il y a eu une forme d'union, d'association entre les différents collectifs qui se mobilisaient sur ce projet ?

XII. Comment décririez-vous votre relation avec les autorités, et les porteurs du projet (CFF)?

XIII. Comment qualifieriez-vous les réactions et les actions politiques par rapport à ce projet? [Est-ce que les autorités ont été plus dans le sens des citoyens, des CFF, ou ils oeuvraient dans leur intérêt propre]

XIV. Est-ce que vous pensez que la Ville a utilisé tous ces leviers d'action pour faire passer sa vision dans le réaménagement de cette gare ?

Dans les cas où l'interviewé n'aurait pas abordé ces thématiques dans les revendications qui sont portées par le collectif.

- Par rapport aux transformations qui vont être effectuées, que pensez-vous de la disparition de logements qui seront théoriquement compensés par les CFF dans le nouveau projet ? [Essayer de cibler si ce sujet est une priorité pour le collectif]

- Ces transformations s'inscrivent dans le cadre de « Léman 2030 », elles doivent permettre de s'adapter au flux toujours plus important de voyageurs. Mais plus globalement en Suisse, n'assiste-t-on pas à une forme d'uniformisation (esthétique, architecturale, commerciale, fonctionnelle) des pôles gare ?

- Question finale : Je vous remercie de votre patience et de l'intérêt que vous avez accordé à cet entretien. Si je peux encore me permettre une dernière question, qui d'autre est-ce que vous me conseilleriez d'interroger ?

Questionnaire cadre de l'administration genevoise

I. Bonjour, pouvez-vous brièvement dire qui vous êtes et quel est ou a été votre rôle dans le projet d'extension de la gare Cornavin ?

II. Assez rapidement après l'annonce des CFF de vouloir agrandir la gare de Cornavin, on voit apparaître des oppositions qui seront principalement portées par le collectif 500. Est-ce que vous pourriez décrire d'un point de vue général l'Etat d'esprit de la classe politique genevoise face à cette opposition ?

- Est-ce qu'ils étaient plutôt unis, divisés ? Est-ce qu'ils soutenaient l'action du collectif ?

III. On a vu des élus genevois qui étaient très unis à Berne pour défendre l'extension de la gare, et l'attribution du budget et d'une partie de l'enveloppe fédérale sur les transports. Une des critiques qui a été faite (tout bord politique confondu) c'est que cette initiative risquait de compromettre l'attribution de ce budget. À votre avis était-ce une manoeuvre pour faire tomber les oppositions, ou est-ce qu'il y avait un réel risque ?

- Était-ce une volonté d'avancer rapidement dans le dossier, d'éviter les blocages ?

IV. On remarque qu'il y a tout un coup un glissement dans l'attitude des politiciens genevois qui finissent tous par approuver l'alternative en sous-sol et donc aussi l'initiative du collectif 500. Pourriez-vous expliquer comment ou pourquoi ce changement d'attitude s'est produit ?

- Est-ce que ce ne serait pas plus pour plaire à l'opinion public que parce qu'ils croient réellement au projet ?

V. Vous avez-vous-même une relation particulière avec le quartier des Grottes, (ancien habitant, ancien militant de l'APAG) je me demandais à quel moment est-ce que vous décidez de vous engager dans cette lutte, et qu'est-ce qui a motivé cette démarche ?

VI. Vous avez été un des premiers à vous engager aux côtés des habitants des Grottes, est-ce que vous pourriez me parler un peu des réactions que cela a suscitées chez vos collègues et au sein de la classe politiques genevoise ?

VII. Comment décririez-vous les relations entre les autorités genevoises (autant la Ville que le Canton) et les porteurs du projet, les CFF ?

- Est-ce que les CFF ont dictés leurs volontés ?

- Est-ce que la Ville a utilisée tous ses leviers d'actions ?

- Est-ce que la Ville et les CFF avaient la même vision de ce projet ?

VIII. Mon travail porte également sur ce qui s'est passé à la gare de Lausanne. Alors je ne sais pas si vous avez suivi ce qui s'est passé là-bas, mais il y a aussi eu une mobilisation mais qui n'a pas abouti. Qu'est-ce qui différencie autant ces deux cas d'après vous ?

- S'il est au clair sur Lausanne lui demander ce qui aurait pu être fait différemment ? Ou est-ce que la Ville ou le Canton auraient dû jouer un rôle plus important ?

IX. Une de mes hypothèses de travail suppose qu'il y a des terrains plus ou moins favorables à la mobilisation. Que l'histoire du quartier, le profil des habitants jouent un rôle dans la capacité à se mobiliser. Qu'est-ce que vous pensez de cette idée ?

- La mobilisation ne serait pas possible partout alors ?

X. Une dernière question pour conclure : qu'est-ce qui fait à votre avis cette particularité du quartier des Grottes qu'on ne retrouve pas ailleurs ?

COLLECTIF GARE

Le Manifeste du Collectif Gare

Collectif d'habitants, nous avons à cœur le développement harmonieux, la qualité de vie et la cohésion sociale de Lausanne. Le Collectif Gare naît d'un constat : les habitants sont aujourd'hui cruellement absents des préoccupations des autorités qui initient et orientent les grandes mutations urbaines. A l'heure où ces mutations touchent de plein fouet les quartiers de la Gare et, plus ou moins directement, des milliers d'habitants, les citoyens que nous sommes ont décidé de réagir pour dire :

Non à la saignée d'un quartier d'habitation

Priorité à la transparence de l'information

Priorité à une vision urbaine globale et réfléchie

Priorité aux vraies

solutions d'avenir pour Lausanne!

Des chiffres éloquents

1 milliard de francs débloqué par la Confédération, dont 150 millions, préfinancés par l'Etat de Vaud, pour l'agrandissement de la Gare de Lausanne, saturée par le passage quotidien de 640 trains et 70'000 voyageurs, et une enveloppe budgétée à 75 millions pour le seul Musée cantonal des Beaux-arts (MCBA). Des chiffres, parmi beaucoup d'autres, qui démontrent qu'on est à l'aube d'un bouleversement urbain de grande échelle.

Un Pôle muséal pour écran

Si l'on dresse une topologie mentale du nouveau profil de la zone de la Gare, que voit-on d'abord ? Un « Pôle muséal », précédé d'une communication massive, qui tombe à pic, car il fait virtuellement écran à l'agrandissement de la gare proprement dit dont on ne sait pratiquement rien, alors que c'est cet agrandissement qui sera au cœur de la transformation urbaine radicale qui s'annonce.

Un périmètre et un agenda serrés

La construction du nouveau Musée cantonal des Beaux-arts ne serait ainsi que le point de départ d'une succession de gigantesques chantiers concentrés sur un agenda et un périmètre serrés. En gros, une dizaine d'années de travaux qui devraient toucher – outre la zone de la Gare, des Epinettes et du Simplon – une surface allant de Villard à Montbenon, en passant par Ruchonnet, Fraisse et Grancy. Au programme, nouvelle gare CFF, déplacement de son centre de gravité, prolongements des quais, construction de la quatrième voie, nouveaux espaces immobiliers et commerciaux, voies de circulation actuelles fermées, station du futur éventuel M3. Pour ne pas parler de la discrète privatisation, déjà réalisée, du terrain du bâtiment de la Poste, à l'Est de la gare. De massifs travaux sont prévus à cet endroit, avec la possible construction d'une Tour qui s'inscrit dans la logique « bling-bling » de plusieurs autres mégaprojets menaçant la qualité et l'harmonie du tissu urbain et social lausannois.

Une envolée de projets faramineux

Dans cette envolée de projets faramineux, les autorités des CFF, de la Ville, du Canton et les promoteurs feignent d'ignorer que la zone de la Gare n'est pas seulement un lieu de passage et un potentiel de prestige, c'est aussi un lieu de vie. Mais face au gigantisme des chiffres avec lesquels jonglent nos élus, de quel poids peuvent se réclamer les habitants prétérités ? Il aura ainsi fallu qu'une Association des Riverains de la Gare de Lausanne se constitue, été 2011, pour que soit rendue publique la menace de disparition d'un quartier, lui, bien réel et bien vivant :

- quelque 250 personnes entre les Epinettes et le Simplon en passe de perdre leur logement dans un temps où le marché est au bord de l'étranglement (0.1% de taux de vacance en ville) ;
- la démolition annoncée du Lausanne Guesthouse, un des fleurons de l'hôtellerie de qualité à prix modéré qui voit défilet 20'000 hôtes par année.

Non à la saignée d'un quartier

Nous savons que les exigences de la mobilité font souvent des dégâts collatéraux, mais **nous refusons une telle saignée dans un quartier qui conjugue aujourd'hui avec bonheur densité, multiculturalisme et convivialité**, alors qu'un des grands défis des villes est l'insécurité liée aux déchirures des liens sociaux.

Nous n'acceptons pas que **les projets urbains en cours n'engendrent que des informations parcellaires et des décisions au coup par coup** d'où peine à se dégager une vision globale des besoins et de leurs impacts, présents et à venir, pour l'ensemble de l'agglomération lausannoise.

...

Clarté dans l'information et parole aux habitants

Nous exigeons donc que **l'ensemble des études achevées et en cours ainsi que les résultats déjà obtenus soient communiqués aux citoyens**, afin qu'ils puissent bénéficier d'une vue d'ensemble des enjeux, des coûts et des impacts des différents scénarii envisagés ou des orientations déjà retenues.

Nous exigeons que soit dorénavant prise en compte, dans les processus de décision, **la parole des habitants qui vont subir et payer des chantiers** de longue durée qui grèveront la qualité de leur habitat, à titre provisoire ou définitif.

Priorité aux vraies solutions d'avenir

Nous exigeons **que l'option étudiée par les CFF d'une Gare souterraine à Lausanne** soit dès à présent privilégiée et poursuivie, à l'instar d'autres villes suisses et européennes, parce que c'est la seule vraie solution d'avenir et que les infrastructures ferroviaires exigent des solutions durables à long terme.

Nous exigeons **un moratoire immédiat sur l'ensemble des démolitions programmées dans les quartiers du Simplon et des Epinettes ainsi que sur les Halles CFF** dont l'usage et l'affectation du sol futurs exigent une vraie réflexion démocratique et professionnelle qui, jusqu'à ce jour, n'a pas eu lieu. Ce moratoire est à nos yeux indispensable pour éviter que des choix précipités, des deux côtés des voies, ne condamnent d'avance de meilleures solutions, plus respectueuses de l'environnement construit, social et culturel de Lausanne.

info@collectif-gare.ch

www.collectif-gare.ch



source: (<<http://www.collectif-gare.ch>>)

Remerciements

Un travail de mémoire représente bien souvent un travail de longue haleine. Des moments de doutes et de frustrations peuvent se manifester. Sans le soutien de certaines personnes, le risque d'être en proie à l'angoisse et au manque de motivation est alors important.

C'est pourquoi je tiens à remercier les personnes qui m'ont soutenu dans cette aventure:

Tout d'abord ma chère mère qui est en première ligne et sans qui de nombreuses fautes d'orthographe seraient encore visibles.

Mon amie Gaëlle Kovaliv, relectrice bienveillante, qui a su m'aiguiller sur les bonnes orientations à suivre.

Mon ami Julien Dévaud pour ces conseils techniques, son soutien moral et pour les nombreuses journées de bibliothèque que nous avons partagés.

Les discussions avec Jacques Florey qui ont permis de nourrir le débat et d'avancer avec de nouvelles idées.

Mais plus globalement tous mes camarades du MDT avec qui j'ai passé près de trois années fantastiques, et avec qui j'ai découvert tant de nouvelles choses.

Un grand merci également à Laurent Matthey mon directeur de mémoire pour ses bons conseils et sa disponibilité. Ainsi qu'au corps enseignant du MDT avec qui j'ai eu beaucoup de plaisir à apprendre de nouvelles choses lors de ces dernières années.

Merci à tous.