

Image directrice de la gare Cornavin

L'équipe formée par Guillermo Vazquez Consuegra arquitecto, Frei Rezakhanlou architectes et Emch+Berger remporte le mandat d'études parallèles au long cours pour les espaces publics de la future gare souterraine de Cornavin à Genève. Leur vision: dix lignes directrices qui guideront le développement des abords du futur pôle urbain et une proposition architecturale marquante pour son front nord.

Cedric van der Poel

On le vit tous les jours et peut-être plus intensément encore dans l'arc lémanique qu'ailleurs en Suisse: les gares ferroviaires deviennent les nouveaux pôles d'attraction des centres. Jadis portes d'entrée des villes à l'architecture emblématique, et dont les abords immédiats se sont peu à peu transformés en un fourre-tout urbanistique, elles connaissent aujourd'hui un nouvel âge d'or.

Les exigences croissantes en matière de mobilité, de densification – qu'elles soient liées aux préoccupations environnementales ou de rentabilité –, font du périmètre élargi des gares (lorsque le foncier le permet comme à Zurich, Lausanne, Renens ou encore Morges) l'espace privilégié du développement urbain. Petits concentrés de projet urbain, elles constituent de parfaits postes d'observation des tendances et des processus actuels qui font la ville: gestion des flux, piétonnisation, végétalisation, pacification de l'espace public (pour les tendances) et participation, complexification et multiplication des formes de mises en concurrence (pour les processus).

Profitant des grands travaux d'infrastructure du projet Léman 2030 mené par les CFF qui modernisent, agrandissent et commercialisent les gares, les autorités publiques repensent l'espace public alentour. C'est le cas notamment de Lausanne dont on devrait connaître prochainement les résultats du concours lancé à la suite d'un long travail participatif et de Genève dont les autorités ont dévoilé fin avril le résultat des mandats d'étude parallèles. Lancés le 20 septembre 2016, il aura fallu attendre près de deux ans, rythmés par une première sélection sur dossier de sept bureaux (lire ci-contre) et trois tours intermédiaires, pour connaître l'image direc-

trice, le plan de mise en œuvre et l'équipe qui aura la lourde tâche d'accompagner cette longue et profonde restructuration du pôle urbain de Cornavin.

Des trois projets retenus pour la deuxième et troisième phase du MEP, le jury a opté pour celui qui a le mieux réussi à intégrer une vision architecturale de manière convaincante et simple aux enjeux urbanistiques et fonctionnels que devaient résoudre les MEP.

Alors que le projet «Gare ouverte» présente une image propre d'un grand vide et concentre son intervention sur la place Cornavin et que le projet «Contexte» développe une idée séduisante mais complexe de connecteurs urbains entre «un monde souterrain» et «un monde en surface», le projet lauréat repose sur trois principes simples mais fortement structurants.

Une nouvelle façade au nord

L'équipe hispano-suisse rééquilibre intelligemment les pôles nord et sud de la gare en dotant son front nord d'une «intervention architecturale identitaire à l'échelle du pôle urbain». Cette nouvelle façade, une longue galerie couverte de 400 mètres, résout un certain nombre d'enjeux importants de la future extension en sous-sol prévue pour absorber la croissance du nombre de voyageurs à l'horizon 2030. Il offre une infrastructure opérante à partir de laquelle l'intégration des futurs quais souterrains au pôle urbain pourra être travaillée.

Cette longue marquise joue également le rôle de seuil de transition entre le pôle de la gare, la place Montbrillant et les quartiers voisins des Grottes et de la Servette. Ce rôle intégrateur est renforcé par deux nouveaux espaces publics situés aux extrémités de la marquise.

Un grand espace vide au sud

Le projet requalifie entièrement la place Cornavin en un grand vide structuré par les façades qui l'entourent, référence à la rade ou à la plaine de Plainpalais. Suivant la réorganisation de l'interface transports préconisée par la Ville et le Canton – la place Cornavin ne devrait plus être traversée que par trois lignes de tramway et quatre lignes de bus – l'équipe lauréate dépouille l'espace de toute entrave à la déambulation des

LAURÉAT

Guillermo Vazquez Consuegra arquitecto / Frei Rezakhanlou architectes – Emch+Berger

ÉQUIPES RETENUES POUR LES 2^e ET 3^e TOURS

Projet «Gare ouverte»

KCAP Architects & Planners – IBV Hüslér – Verzone Woods Architects

Projet «Contexte»

dl-a / Bruno Marchand – RR&A – L'Atelier du paysage – Luca Pattaroni – Ecoscan – edms

ÉQUIPES ÉLIMINÉES AU PREMIER TOUR

Van de Wetering atelier d'urbanisme – Basler & Hofmann – Hager Partner

Agence Nicolas Michelin & Associés – Citec – Michel Desvigne Paysagiste – BG

Güller Güller architecture urbanisme / MSV architectes urbanistes – mrs Partner – bcph

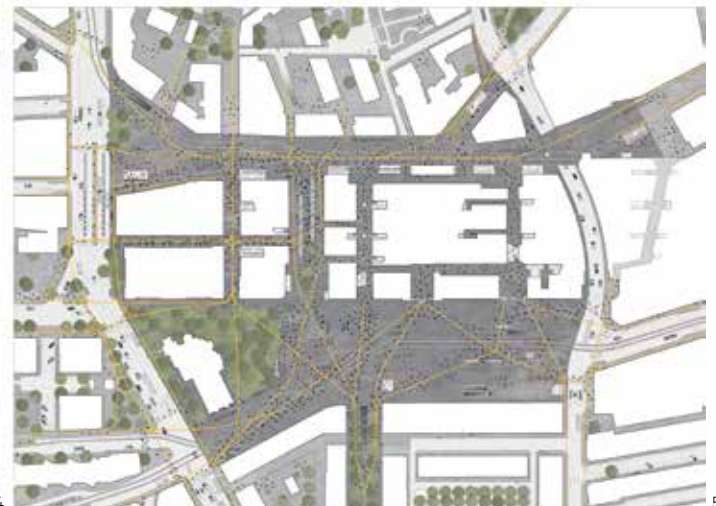
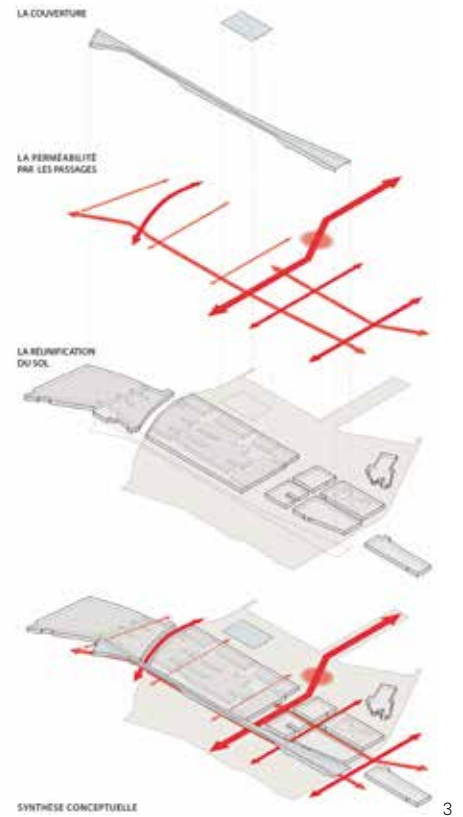
Atelier Descombes Rampini – Citec – Cabane stratégies urbaines – Les éclairagistes associés – sd ingénierie* (retrait avant le premier tour)

MEMBRES PROFESSIONNELS DU JURY

Gonçalo BYRNE, architecte (président) / Isabelle CHAROLLAIS, architecte, Ville de Genève (vice-présidente) / François AELLEN, architecte-ingénieur / Stephanie BENDER, architecte / Pierre-Alain DUPRAZ, architecte / Christian EXQUIS, architecte-urbaniste / Eduardo LEIRA, architecte-urbaniste / Nicolò PRIVILEGGIO, architecte / Marcel SMETS, architecte-urbaniste / Ariane WIDMER, architecte-urbaniste / Sylvain GUILLAUME-GENTIL, ingénieur mobilité / Olivier FARGEON, responsable gare de Genève Cornavin / Bernard PITTET, chef de programme Léman 2030 / Marie-Paule THOMAS, sociologue urbain / Francesco DELLA CASA, architecte cantonal / Jean-Frédéric LUSCHER, architecte, Etat de Genève / Thierry MERLE, directeur DDU RD, Etat de Genève / Thierry MESSAGER, directeur, Etat de Genève / Xavier DE RIVAZ, adjoint de direction – URB – Ville de Genève

1 (SANS NOM)

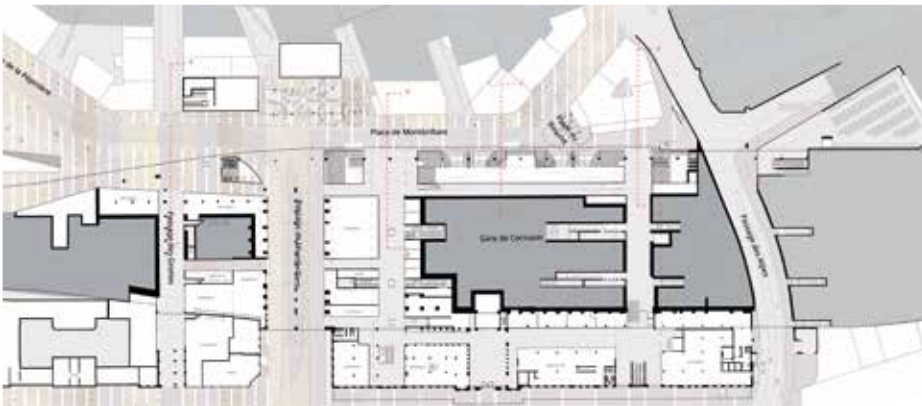
Guillermo Vazquez Consuegra arquitecto / Frei Rezakhanlou architectes – Emch+Berger



- 1 La grande marquise, nouvelle façade nord de Cornavin
- 2 La place Cornavin
- 3 Le projet travaille simultanément le sous-sol et la surface
- 4 Lignes de désir et flux piétonniers, situation actuelle
- 5 Lignes de désir et flux piétonniers, projet

2 GARE OUVERTE

KCAP Architects & Planners – IBV Hüsler – Verzone Woods Architectes



3 CONTEXTE

dl-a / Bruno Marchand – RR&A – L'Atelier du paysage – Luca Pattaroni – Ecoscan – edms



piétons et recherche à travers la matérialité des sols à homogénéiser l'espace.

Une nouvelle perméabilité

Enfin – et c'est peut-être l'une de ses qualités principales – le projet recherche une plus grande perméabilité de la gare et l'amélioration des connexions tant visuelles que physiques aux quartiers voisins. Les quatre passages principaux (Servette, Grottes, Montbrillant et Alpes) sont entièrement requalifiés, élargis et rematérialisés. Une nouvelle ruelle longitudinale relie très subtilement le passage de la Servette à celui de Montbrillant, renforçant la perméabilité est-ouest et revalorisant le bâtiment de la Haute école d'art et de design (HEAD). Cette stratégie permet également une meilleure gestion des flux par le doublement des accès aux quais.

Sur la base du projet, dix lignes directrices ont été élaborées par le lauréat (lire ci-contre). Elles devraient prochainement être formalisées dans un instrument de planification (un plan directeur de quartier par exemple) qui guidera la démarche opérationnelle (dont la planification, la gestion et les mises en concurrence) pour la matérialisation concrète du nouveau pôle urbain de la gare Cornavin.

LES DIX LIGNES DIRECTRICES

1 RÉCUPÉRATION (HOMOGENÉISATION)

Recoudre les coupures spatiales et fonctionnelles des deux espaces publics majeurs.

2 ARTICULATION

Réaliser une armature hiérarchisée et articulée des espaces collectifs.

3 PERMÉABILITÉ

Augmenter la perméabilité de la barrière des voies CFF. Créer une colonne vertébrale du réseau de desserte des flux piétonniers. Décongestionner l'ensemble du site et les passages intérieurs de la gare.

4 FLUIDITÉ

Décongestionner les quais CFF. Ajouter des escaliers aux deux extrémités des quais CFF, reliés au passage des Grottes et au passage des Alpes (sans passer à travers le bâtiment de la gare).

5 IDENTITÉ

Requalifier la centralité urbaine majeure et emblématique au cœur de Genève par des aménagements de haute qualité architecturale. Créer une nouvelle identité pour le pôle de la gare.

6 VALORISATION

Revaloriser les éléments constitutifs de qualité du site. Valoriser et mettre en scène les bâtiments d'intérêt patrimonial (Basilique Notre-Dame, bâtiment de la HEAD, front sud de la place de Cornavin, Hôtel Montbrillant, quartier des Grottes).

7 INTÉGRATION

Intégrer le pôle dans son contexte. Améliorer les liaisons inter-quartiers par des coutures entre les

espaces collectifs et les différentes entités morphologiques. Interconnecter les espaces publics liés à la gare. Récupérer la continuité entre la place Cornavin et la rue du Mont-Blanc. Faciliter les liaisons avec la rade et la vieille ville. Intensifier les relations avec le quartier des Grottes. Améliorer la liaison avec le parc des Crottes, le secteur de la Poste et l'îlot 13. Ouvrir la place de Montbrillant sur la rue de la Servette.

8 CONTINUITÉ

Renforcer la continuité des espaces verts. Assurer la continuité de la pénétrante de verdure (parc des Crottes) et de la Voie verte (le long des voies CFF), par des éléments structurants, au même titre que les volumes bâtis.

9 EFFICACITÉ

Réorganiser l'interface multimodale et les transports publics. Supprimer le transit des véhicules privés à travers les deux places de Cornavin et Montbrillant. Réorganiser les transports publics et les arrêts. Améliorer l'accessibilité à la gare depuis les arrêts des transports publics. Créer plusieurs vélostations directement reliées à la gare. Réorganiser le sous-sol du parking pour les taxis, livraisons et déposer-minute et leurs accès. Sécuriser les traversées des routes à fort trafic et diminuer les effets de barrières. Privilégier la mobilité douce à travers tout le pôle. Assurer un fonctionnement efficace et confortable des échanges multimodaux.

10 MUTABILITÉ

Définir les principes de la mutation. Etablir la chronologie des secteurs d'intervention. Elaborer un plan des conditions de mise en œuvre.

Point de fusion
> 1000 °C

La laine de pierre Flumroc.
La protection incendie crée
la sécurité dans la construc-
tion des façades.

www.flumroc.ch/1000degres

FLUM
ROC

DACHCOM

SWISS