



Orthophoto / Image directrice

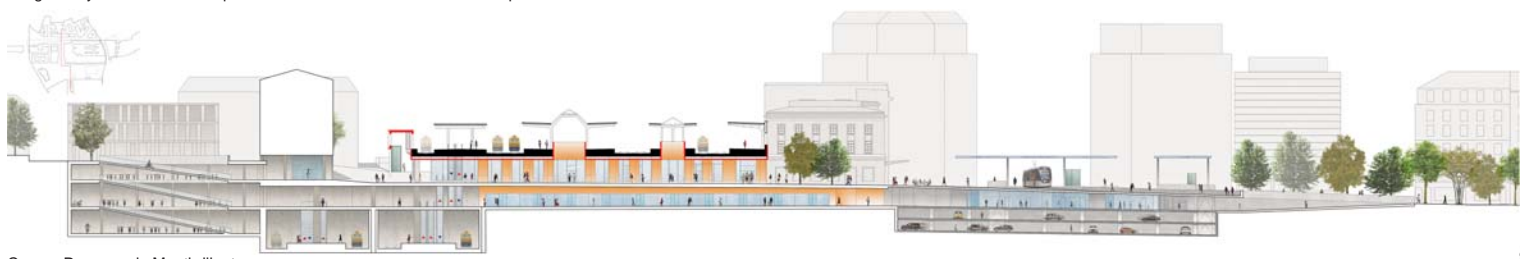
crédit images: GUILLERMO VAZQUEZ CONSUEGRA | FREI REZAKHANLOU | EMCH + BERGER



Image de synthèse: Vue de la nouvelle galerie couverte de la rue de la Servette



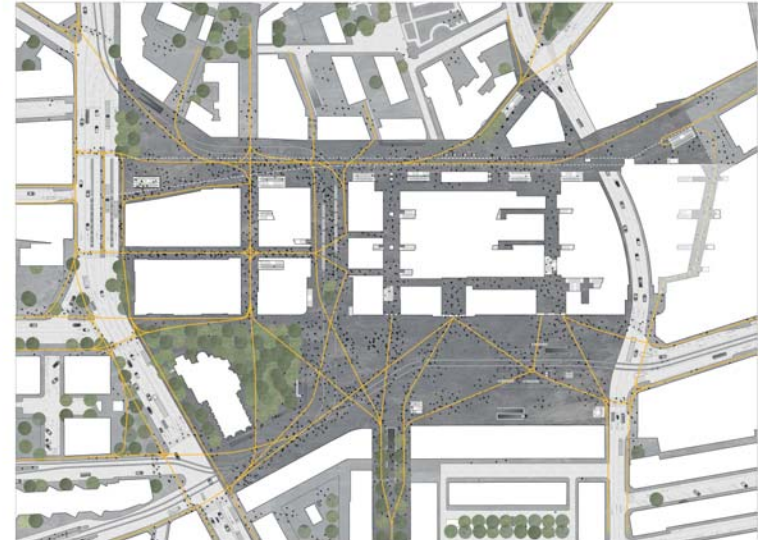
Image de synthèse: Vue de la place de Cornavin avec la nouvelle marquise



Coupe: Passage de Montbrillant



Lignes de désirs et flux piétonniers, situation actuelle



Lignes de désirs et flux piétonniers, projet

## GARE CORNAVIN

**ESPACE PUBLIC AUTOUR DE LA FUTURE GARE SOUTERRAINE DE CORNAVIN, ÉLABORATION D'UNE IMAGE DIRECTRICE.**

### OBJET ET OBJECTIFS DES MEP

Le maître d'ouvrage organise une compétition sous forme de mandats d'étude parallèles (MEP) à trois degrés avec procédure sélective pour l'élaboration d'une image directrice et d'un plan de mise en œuvre pour la restructuration du pôle urbain de Cornavin, conformément à la norme SIA 143.

- des prestations d'accompagnement du maître d'ouvrage pour la conception, le développement stratégique et la réalisation des projets dans le périmètre d'intervention des MEP, afin d'en garantir la cohérence d'ensemble, la qualité générale ainsi que le maintien des objectifs principaux de l'image directrice proposée.

La procédure sélective doit permettre au collège d'experts de sélectionner cinq à sept équipes pour participer aux MEP qui se déroulent en trois phases.

Au terme de chaque phase de travail, un temps de présentation et de discussion permet au collège d'experts d'évaluer les propositions et de déterminer, à l'issue de la phase 1, les deux à quatre équipes pour participer aux phases 2 et 3, ainsi que de formuler des recommandations à l'intention de celles-ci.

A l'issue des MEP, le collège d'experts va recommander au maître d'ouvrage, une équipe pluridisciplinaire lauréate, en vue d'une adjudication d'un mandat de gré à gré pour :

- formaliser l'image directrice pour la restructuration du pôle urbain de Cornavin par son intégration dans un instrument de planification (par exemple un plan directeur de quartier (PDQ));

## PROGRAMME

### Contexte :

Les Chemins de fer fédéraux (CFF), l'Office fédéral des transports (OFT), le Canton de Genève et la Ville de Genève projettent l'extension de la gare de Cornavin. Cette extension répond à la nécessité d'adapter les infrastructures ferroviaires pour accroître la capacité de la gare et permettre un doublement de l'offre à l'horizon 2031, soit environ 100'000 voyageurs journaliers.

Une telle refonte de l'infrastructure ferroviaire, confirmant durablement Cornavin comme la gare principale de la région genevoise, implique une réorganisation globale de cette interface multimodale majeure de l'agglomération, ainsi qu'une restructuration du pôle urbain de Cornavin afin de l'adapter à l'augmentation des flux des voyageurs.

Au vu des forts enjeux locaux et régionaux, la Ville et le Canton de Genève collaborent étroitement ensemble dans la restructuration du pôle gare. La Ville, propriétaire et gestionnaire du domaine public concerné, est le porteur principal du projet de restructuration. Le Canton de Genève, par ses compétences en matière de développement urbain ainsi qu'en matière de mobilité et de réorganisation de l'offre multimodale, est partie prenante.

Par ailleurs, l'intérêt de cet espace public de la Ville de Genève est consacré dans le Plan directeur cantonal et le site bénéficie, en outre, d'une inscription d'une mesure dans le projet d'agglomération II au titre de « l'optimisation des espaces publics de la gare de Cornavin ».

### Projet d'extension ferroviaire :

Le projet d'extension ferroviaire consiste en la création de deux voies dédiées aux trains des grandes lignes en provenance et à destination de Lausanne en reliant Cornavin à l'aéroport. Ces deux voies souterraines seront situées au Nord de la gare actuelle et en souterrain, de part et d'autre d'un quai central, créé sur une longueur d'environ 450 m.

Les quais seront accessibles par des escaliers, dont certains sont mécaniques, des rampes et des ascenseurs. Le projet prévoit, à ce stade de son avancement, plusieurs émergences réparties depuis la rue de la Pépinière jusqu'à la rue des Gares, augmentées de trémies d'ascenseurs et accessoirement de deux extracteurs de fumée.

### Périmètres d'intervention :

Le périmètre d'intervention intègre l'ensemble des lieux pouvant faire l'objet des propositions d'aménagement. Il s'agit notamment des espaces publics et des franges construites qui bordent la gare ferroviaire (la place de Cornavin, la place des XXII-Cantons, la place de Montbrillant, la place du Reculet et la rue de la Pépinière).

Toutefois, il était important de ne pas limiter les réflexions à ce périmètre d'intervention et de prendre en considération pour les analyses et les idées d'autres périmètres, notamment :

#### Périmètre de réflexion :

Identifié comme une des centralités urbaines majeures de l'agglomération et le principal pôle des transports publics du Canton, le site de Cornavin doit être analysé dans son contexte urbain. Cela permet de mettre en évidence sa relation avec les quartiers alentours (quartiers des Grottes et des Pâquis) de caractéristiques différentes, et plus largement sa relation avec le centre-ville, le lac et les grandes entités paysagères qui caractérisent la rive droite. C'est également à cette échelle élargie qu'ont été menées les études de mobilité.

L'image directrice de la phase 2 se porte sur ce périmètre de réflexion.

#### Périmètre d'influence :

Le périmètre d'influence correspond à un rayon d'environ 500 m autour de la gare de Cornavin allant jusqu'au bord du lac. Il souligne la position éminemment centrale du pôle de Cornavin dans la ville et sa connexion avec d'autres centralités urbaines majeures.

#### Périmètre de la gare :

Le périmètre de la gare prend en considération non seulement l'emprise de la gare actuelle, mais également celle du projet d'extension ferroviaire. Cette dernière est amenée à évoluer en fonction des résultats des études conduites par les CFF.

## ÉQUIPE LAURÉATE

Guillermo Vazquez Consuegra / Frei Rezakhanlou - Emch + Berger

### Architectes-urbanistes

Guillermo Vazquez Consuegra arquitecto SLP  
Calle Dos de Mayo 6 | 41001 Séville | Espagne

### Frei Rezakhanlou architectes SA

Avenue Mon Repos 8bis | 1005 Lausanne | Suisse

### Ingénieur mobilité

Emch + Berger Verkehrsplanung AG  
Schlösslistrasse 19 | 3008 Berne | Suisse

Le collège d'experts relève la grande efficacité du concept proposé ainsi que sa matérialisation, notamment par une intervention architecturale identitaire à l'échelle du pôle urbain qui révèle et accompagne la nouvelle gare souterraine tout en constituant un espace intermédiaire entre la gare et la ville.

Cette intervention architecturale forte et opérante permet de répondre à plusieurs enjeux importants, dont notamment l'intégration de la nouvelle gare souterraine dans le pôle urbain de Cornavin, la transition entre la gare, la place de Montbrillant, et le quartier des Grottes. Cette proposition confère également une nouvelle visibilité et une identité de la gare au Nord, entre le passage de la Servette et la rue des Gares par la création d'une nouvelle façade continue. Par ailleurs, cette intervention architecturale permet de bien intégrer à la gare les accès aux quais de la gare souterraine.

L'intervention architecturale sur la face Nord de la gare offre aussi une protection contre les nuisances et crée deux placettes couvertes aux extrémités de la gare (passage de la Servette et rue des Gares) intégrant ainsi efficacement la gare dans le tissu urbain et permettant de capter les voyageurs déjà aux extrémités de la gare.

De plus, le concept met le piéton au centre de la restructuration en lui offrant des espaces pour le mouvement (flux) et pour l'arrêt (attente, repos), tout en respectant les principales lignes de désirs. L'interface de transports est réorganisée essentiellement selon les prescriptions de la Ville et du Canton de Genève évoquées dans le cahier des charges et s'insère rationnellement dans la requalification des espaces publics proposée.

L'amélioration proposée des connexions inter-quartiers, notamment par la requalification des passages des Grottes et des Alpes, constitue une solution simple et efficace. Le collège apprécie la valorisation de ces espaces de passages sous les emprises ferroviaires afin de renforcer leur fonction dans la gestion des flux. La proposition de créer un large trottoir coté Est dans le passage des Alpes

permet également de créer des nouveaux accès aux quais. Par ailleurs, la nouvelle connexion proposée entre le passage de la Servette et le passage de Montbrillant le long du bâtiment de la Haute Ecole d'art et de design (HEAD) constitue un élément intéressant pour renforcer la perméabilité de la gare dans le sens Est-Ouest.

Enfin, les stratégies de mise en œuvre de l'image directrice ainsi que celles proposées par l'accompagnement de la maîtrise d'ouvrage, qui reposent sur la force du concept, ont largement convaincu le collège d'experts.

