



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

POST TENEBRAS LUX



VILLE DE
GENÈVE

GARE CORNAVIN



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

MANDATS D'ÉTUDE PARALLÈLES À TROIS DEGRÉS
AVEC PROCÉDURE SÉLECTIVE
AVRIL 2018

MANDATS D'ÉTUDE PARALLÈLES À TROIS DEGRÉS
AVEC PROCÉDURE SÉLECTIVE

« GARE CORNAVIN »

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

Rapport final du collège d'experts
avril 2018

SOMMAIRE

Le mot du président du collège d'experts	3
Le mot du maître d'ouvrage	4
01 / Introduction	6
02 / Procédure et organisation	7
03 / Contexte urbain	11
04 / Périmètres	13
05 / Déroulement	14
06 / Décision du collège d'experts	21
07 / Approbation du rapport final	22
Équipe lauréate	24
Équipes retenues aux phases 2 et 3	30
Équipes non-retenues aux phases 2 et 3	42

LE MOT DU PRÉSIDENT DU COLLÈGE D'EXPERTS

La restructuration du pôle urbain de Cornavin doit se baser sur un projet et sur une stratégie d'implémentation dans le temps qui se déploient dans le socle commun de la ville, correspondant à la fois à l'espace vide et au patrimoine architectural. Son résultat doit apporter une haute qualité spatiale et paysagère, seul contenant d'une vie pleinement partagée dans toutes ses expressions possibles.

La décision du maître d'ouvrage d'organiser une compétition sous forme de MEP à trois degrés s'est révélée très pertinente, dans la mesure où elle a permis aux candidats retenus, une immersion dans la complexité du projet et l'approfondissement progressif de toute sa problématique. La composition du collège d'experts porte en elle la diversité et les compétences requises dans une telle opération urbaine. La multiplicité des points de vue a permis d'établir de riches dialogues, parfois des confrontations, au service d'une profonde évaluation critique des différentes propositions, tant dans leur cohérence globale, que dans les questions de détails. Je tiens à remercier tous les membres du collège d'experts pour leur disponibilité d'écoute, leurs opinions mesurées, et aussi, pour leurs efforts à trouver des points de convergence. Suivant l'objectif final des MEP qui était de choisir une image directrice et son plan de mise en œuvre, le collège d'experts a décidé, à l'unanimité, de recommander au maître d'ouvrage l'équipe lauréate menée par les architectes Guillermo Vazquez Consuegra et Frei Rezakhanlou.

L'image directrice proposée est l'aboutissement d'un long processus, attentif à la préexistence du vide urbain et du patrimoine architectural : le bâtiment de la gare comme prolongement de la ville et vice-versa. Simplification et unification sont les deux maîtres-mots qui caractérisent la proposition. Cette stratégie essaye de transformer certaines contraintes en opportunités exemplaires, en procédant par soustraction plus que par addition. C'est le cas de la suppression des obstacles visuels sur la place de Cornavin, tout comme la réduction maximale de l'effet « talus » des voies ferrées existantes, en cherchant des percées transversales, longitudinales et verticales entre le niveau de la ville, les niveaux élevés et souterrains des trains. Il s'agit ainsi d'augmenter la porosité urbaine en rendant possibles les mouvements entre plusieurs plateformes multimodales. L'invention d'une « pièce urbaine » métallique et transparente dans toute sa longueur au Nord de la gare, fait allusion aux gares et aux passages du XIX^e siècle. Elle est simultanément la nouvelle façade Nord, inscrite dans la hauteur et la longueur des plateformes, le passage couvert qui reçoit et protège toutes les percées transversales, le « foyer » d'accès aux voies souterraines et, surtout, un objet médiateur entre le quartier des Grottes, la gare et la ville au Sud.

En résumé, la clarté et la précision de la stratégie proposée pour parvenir à l'image directrice contribuent efficacement à rendre plus viable la stratégie de mise en œuvre. Nous espérons que la restructuration puisse aboutir à une vraie refondation du pôle urbain de Cornavin, fortement identitaire.

M. Gonçalo BYRNE, architecte, président du collège d'experts

LE MOT DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les abords de la gare Cornavin : une vision et une stratégie pour le futur

Les gares sont des lieux de passage. Mais elles sont aussi des lieux emblématiques, qui constituent l'une des portes d'entrée des villes et en même temps, leurs cartes de visite. Espaces en mutation, leurs environnements immédiats, souvent laissés pour compte, deviennent au fil du temps des sortes de non lieux. Ils offrent alors autant d'opportunités pour toutes sortes d'activités disparates, qui finissent par occuper l'espace sans grande cohérence et sans organisation explicite.

La nécessité de la construction d'une extension, par l'adjonction de deux voies supplémentaires à la gare de Cornavin, représente une occasion unique, séculaire, de repenser globalement tout l'environnement de la gare. Une fenêtre d'opportunité que les autorités communale et cantonale ont su identifier comme un instant à ne pas rater, nous ne pouvons que nous en féliciter. Tout d'abord, de longues discussions ont été menées avec les autorités fédérales et la direction des CFF en vue de construire un véritable partenariat, dans le cadre duquel chacun place l'objectif commun en dessus des intérêts particuliers, remplaçant ainsi les rapports de force et d'opposition sur lesquels avait (mal) débuté ce projet par une véritable collaboration. De la sorte, l'extension de la gare prévue initialement en surface s'est muée en une extension souterraine, largement plus conservatrice du tissu urbain et des espaces publics alentours et plus porteuse de potentiels de réorganisation de l'espace.

L'enjeu des mandats d'étude parallèles est de définir, conjointement avec les nécessaires transformations de l'infrastructure ferroviaire prévues à l'horizon 2030, les mutations urbaines qui l'accompagneront et compléteront le développement urbain. Cette démarche permettra d'offrir à la population, de Genève et d'ailleurs, les espaces publics de qualité dignes de notre ville.

Mais pas seulement...

Au-delà d'une image directrice exprimant une vision à long terme pour le devenir des alentours de la gare Cornavin, les mandats d'étude parallèles sont aussi l'opportunité d'une réflexion anticipée sur des « micro-projets », sur des adaptations en douceur qui non seulement accompagneront mais aussi anticiperont ce développement futur, dans une démarche concertée et cohérente et impliquant tous les acteurs.

Les résultats des MEP sont indéniablement à la hauteur de nos attentes. L'image directrice qui émerge de la proposition de l'équipe lauréate contient, de manière certaine, les éléments fondateurs d'une idée forte nécessaire au portage d'une vision sur le long terme, mais aussi des options stratégiques qui garantissent sa mise en œuvre, ceci dès maintenant.

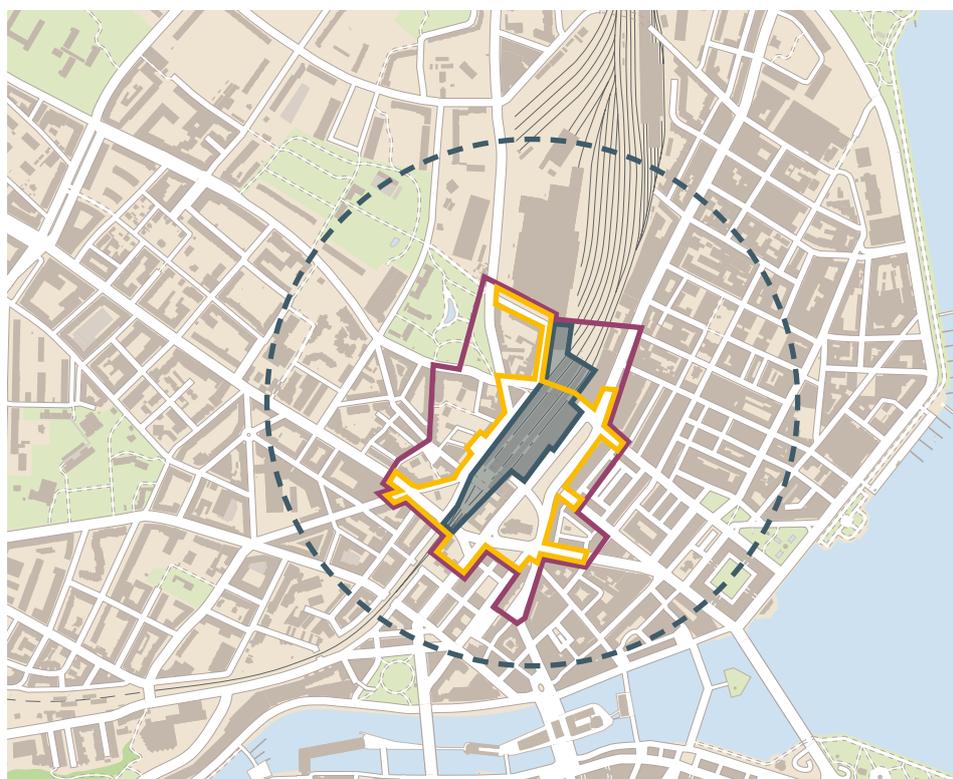
Nous nous plaisons également à relever la très haute qualité du dialogue et des débats menés dans le cadre des MEP, non seulement entre le collègue d'experts et les équipes participantes, mais également entre les membres du collège d'experts. Ces journées, riches en échanges, ont véritablement permis de construire une culture commune à tous les acteurs et de conforter la volonté conjointe de réaliser, ensemble, un projet d'envergure pour Genève.

Nous ne pouvons que nous en féliciter et nous réjouissons de constituer, autour des représentants de la Ville et du Canton de Genève, un groupe de maîtrise d'ouvrage et de développement du projet fort et déterminé à le faire aboutir, en y associant tous les acteurs (CFF, Confédération, société civile, associations, habitants, etc.).

Il ne nous reste qu'à remercier chaleureusement les contributeurs des équipes sélectionnées pour la qualité de leurs propositions, ainsi que tous les membres du collège d'experts pour leurs contributions éclairées et leurs apports constructifs. Enfin, nous adressons un remerciement tout particulier à M. Gonçalo Byrne, architecte, pour avoir accepté le rôle de président du collège d'experts et pour avoir exercé cette mission avec une compétence, une finesse et un professionnalisme à la hauteur des enjeux des MEP.

M^{me} Isabelle CHAROLLAIS, architecte, co-directrice du Département des constructions et de l'aménagement de la Ville de Genève

M. Francesco DELLA CASA, architecte cantonal, Etat de Genève



- périmètre d'influence
- périmètre de réflexion
- périmètre d'intervention
- ▭ périmètre de la gare

01 / INTRODUCTION

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 ».

La restructuration du pôle urbain de Cornavin se déroule en quatre phases :

- Une première phase a été menée conjointement par la Ville et la Direction générale des transports (DGT), de septembre 2014 à décembre 2015, sous la forme d'une étude d'orientation, qui a notamment traité des questions de mobilité. L'objectif de cette étude était d'explorer et de tester le site, de vérifier et de faire valider des hypothèses de travail pour l'élaboration d'un projet urbain coordonné à l'extension ferroviaire. Elle a ainsi permis d'aboutir à un scénario de requalification ambitieux porté par la Ville et le Canton de Genève. Ce scénario a servi de base pour la suite des études et notamment pour le cahier des charges des MEP ;
- La deuxième phase a été organisée sous la forme des présents MEP, dans l'optique d'élaborer une image directrice et un plan de mise en œuvre pour la restructuration du pôle urbain de Cornavin ;
- La troisième phase consiste à formaliser l'image directrice dans un instrument de planification, par exemple un Plan directeur de quartier (PDQ) ;
- La quatrième phase consiste en la mise en œuvre de l'image directrice par des démarches multiples sur les différents périmètres de projets identifiés sous la responsabilité des acteurs divers.

02 / PROCÉDURE ET ORGANISATION

02.1 / MAÎTRE D'OUVRAGE ET ORGANISATEUR

Le maître d'ouvrage et organisateur de la procédure est le Département des constructions et de l'aménagement (DCA) de la Ville de Genève en collaboration avec l'Etat de Genève.

02.2 / TYPE DE PROCÉDURE

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.

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) ;
- 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.

02.3 / INDEMNISATIONS

L'élaboration du dossier de candidature pour participer aux MEP ne donne droit à aucune indemnité. Lors des trois phases des MEP, les équipes sont indemnisées forfaitairement, à condition d'avoir remis les documents requis dans la forme et les délais souhaités.

- phase 1 : l'indemnité est de CHF 36'000.– HT, y compris les frais
- phase 2 : l'indemnité est de CHF 56'000.– HT, y compris les frais
- phase 3 : l'indemnité est de CHF 36'000.– HT, y compris les frais

02.4 / ÉQUIPE PLURIDISCIPLINAIRE

La constitution d'une équipe pluridisciplinaire est obligatoire dès la phase sélective. Les équipes doivent être constituées de :

- Architecte-urbaniste, pilote de l'équipe
- Ingénieur mobilité

Les spécialistes, dont l'ingénieur mobilité, peuvent faire partie de plusieurs équipes.

En plus des domaines précités, les équipes peuvent s'adjoindre des compétences d'autres spécialistes.

La composition de l'équipe pluridisciplinaire ne peut être modifiée en cours de procédure, sauf sur requête du maître d'ouvrage.

Le maître d'ouvrage souhaite sensibiliser les équipes aux profils de l'architecte-urbaniste et de l'ingénieur mobilité recherchés :

- Tous deux devront être en mesure de proposer une analyse transversale des différentes problématiques urbaines dans un contexte complexe, pouvant permettre l'exploration, la vérification et la recherche de solutions qui se traduiront dans un projet de mutation urbaine du pôle à court, moyen et long terme. Les compétences transversales suivantes sont notamment exigées :
 - fine compréhension des composantes d'un pôle urbain dense et complexe ;
 - compréhension des multiples contraintes et enjeux techniques, fonctionnels et sociétaux ;
 - fine compréhension des enjeux liés à la qualité des espaces publics, au-delà de leurs aspects purement fonctionnels.
- L'architecte-urbaniste devra en outre mettre en avant sa capacité de :
 - maîtrise des modes opératoires de mise en œuvre des projets d'espace public complexes ;
 - proposition cohérente dans les stratégies de mutation urbaine ;
 - maîtrise de l'élaboration des documents de planification (Plan directeur de quartier).
- L'ingénieur mobilité doit se positionner comme appui de l'architecte-urbaniste. Il doit pouvoir vérifier la faisabilité des mesures proposées (tracé, dimensionnement des arrêts de transport collectif, fonctionnement des croisements, localisation et capacité des infrastructures routières, etc.) en tant que telles, et compte tenu de l'impératif de maintenir le fonctionnement des infrastructures lors de la mutation du pôle. Les compétences suivantes sont notamment demandées :
 - compréhension du fonctionnement des différentes strates d'une interface multimodale ;
 - capacité de questionner et de vérifier la faisabilité des mesures de mobilité et le cas échéant, de proposer des mesures alternatives.

02.5 / COLLÈGE D'EXPERTS

Président

M. Gonçalo BYRNE, architecte

Vice-Présidente

M^{me} Isabelle CHAROLLAIS, architecte – DCA – Ville de Genève

Membres professionnels indépendants

M. François AELLEN, architecte-ingénieur

M^{me} Stéphanie BENDER, architecte

M. Pierre-Alain DUPRAZ, architecte

M. Christian EXQUIS, architecte-urbaniste

M. Eduardo LEIRA, architecte-urbaniste

M. Nicolò PRIVILEGGIO, architecte

M. Marcel SMETS, architecte-urbaniste

M^{me} Ariane WIDMER, architecte-urbaniste

M. Sylvain GUILLAUME-GENTIL, ingénieur mobilité (Transitec)

M. Olivier FARGEON, responsable gare de Genève Cornavin (CFF Immobilier)

M. Bernard PITTET, chef de programme Léman 2030 (CFF Infrastructure)

M^{me} Marie-Paule THOMAS, sociologue urbain

Membres professionnels

M. Francesco DELLA CASA, architecte cantonal – SG (DALE) – Etat de Genève

M. Jean-Frédéric LUSCHER, architecte – OPS (DALE) – Etat de Genève

M. Thierry MERLE, directeur DDU RD – OU (DALE) – Etat de Genève

M. Thierry MESSAGER, directeur – DGT (DETA) – Etat de Genève

M. Xavier DE RIVAZ, adjoint de direction – URB – Ville de Genève

Membre non professionnel

M. Olivier PERRIN RIONDEL, représentant du « Collectif 500 »

Membres suppléants

M. Philippe EDDER, responsable projets nœud de Genève (CFF Infrastructure)

M. Julien GRISEL, architecte

M. Timothée VINCENT, ingénieur mobilité (Transitec)

M^{me} Séverine BRUN, ingénieure – DGT (DETA) – Etat de Genève

02.6 / CALENDRIER

Phase sélective

Publication des MEP	20 septembre 2016
Dépôt des dossiers de candidature	8 novembre 2016
Analyse des dossiers et sélection des équipes	1 ^{er} et 2 décembre 2016
Annonce des candidats retenus	5 décembre 2016
Délai pour confirmer la participation	13 décembre 2016
Remises des documents aux bureaux sélectionnés	15 décembre 2016

Phase 1 / Identification des enjeux et définition du concept de base

Délai pour les questions	12 janvier 2017
Délai de réponse aux questions	26 janvier 2017
Remise des propositions	27 mars 2017
Présentation des propositions au collège d'experts	6 et 7 avril 2017
Choix des équipes et recommandations pour la phase suivante	4 mai 2017

Phase 2 / Elaboration de l'image directrice

Délai pour les questions	17 mai 2017
Délai de réponse aux questions	31 mai 2017
Remise des propositions	31 août 2017
Remise des maquettes	11 septembre 2017
Présentation des propositions au collège d'experts	20 et 21 septembre 2017
Recommandations pour la phase suivante	19 octobre 2017

Phase 3 / Finalisation de l'image directrice et du plan de mise en œuvre

Délai pour les questions	7 novembre 2017
Délai de réponse aux questions	21 novembre 2017
Remise des propositions	1 ^{er} février 2018
Présentation des propositions au collège d'experts	1 ^{er} et 2 mars 2018
Proposition du lauréat au maître d'ouvrage	15 mars 2018
Vernissage de l'exposition publique	23 avril 2018
Exposition publique	24 avril au 5 mai 2018

03 / CONTEXTE URBAIN

03.1 / ESPACES PUBLICS

Le traitement de l'espace public autour de la gare de Cornavin a été pensé jusqu'à présent, avant tout, pour être fonctionnel : l'aménagement de la voirie répond essentiellement à des impératifs techniques faisant cohabiter dans l'espace public, tant bien que mal, les piétons, les cyclistes, les deux-roues motorisés, les voitures, les transports collectifs, le trafic de livraison ou encore les taxis.

- **La place de Cornavin** est saturée par des infrastructures de mobilité et des obstacles divers tels que des arrêts, des quais, la rue de Lausanne, des trémies de parking, des rails de tram, des poteaux électriques.
- **La place de Montbrillant** est étroite et principalement fréquentée par des voitures et des véhicules de livraison. Elle n'offre que très peu d'espaces de détente. Elle n'est pas sécurisée pour les modes doux et comporte une façade de la gare peu attractive. Malgré son appellation de « place », elle présente davantage les caractéristiques et les usages d'une rue.
- **La place du Reculet** est étroite et sombre avec des aménagements durs. La façade de la gare y est peu attractive et le passage piétons peu attrayant.
- **La Basilique Notre-Dame** est encerclée par des infrastructures routières et des transports collectifs. Toutefois, l'espace vert de Notre-Dame qui a été maintenu, reste isolé de la place de la gare.
- **Les connections avec les cheminements de mobilité douce** dans les quartiers avoisinants sont peu nombreuses, peu claires et sous-dimensionnées.

03.2 / INTERFACE DE TRANSPORTS

Le pôle de Cornavin constitue l'interface de transport collectif majeure du canton. Il concentre de nombreuses lignes de bus et de tram. L'espace autour de la gare de Cornavin est majoritairement utilisé par les transports collectifs.

D'une manière générale, l'interface multimodale de Cornavin souffre d'une saturation importante, du fait notamment d'une convergence de tous les types de mobilité sur un espace restreint. Le pôle souffre également d'un manque de lisibilité, de confort et de sécurité, notamment pour les modes doux.

La gare de Cornavin fonctionne comme un terminus : 95 % des voyageurs CFF et 50 % des usagers TPG y descendent. Tous poursuivent leur trajet et les piétons constituent, par conséquent, le principal usager du pôle. Or, les espaces, qui leur sont dévolus, restent très insuffisants. En effet, les déplacements des piétons relèvent souvent du « parcours du combattant » du fait d'une multitude d'obstacles comme le stationnement des deux-roues, les rampes de parkings, les flux motorisés et les murets etc.

Les infrastructures (rails, quais, mâts, abris) occupent une surface importante et contribuent à gêner l'utilisation de l'espace public. Les entrées de la gare, les accès aux quais des trams et aux arrêts de bus, le stationnement des deux-roues motorisés, ou encore la station de taxis, ne permettent pas un fonctionnement coordonné et fluide de ces différents modes et provoquent des dysfonctionnements.

03.3 / QUARTIERS URBAINS

Le pôle de Cornavin se situe dans un contexte urbain hétérogène. Il est bordé de quartiers denses et mixtes. Les rives du lac sont à moins de 500 m. Le parc des Croupettes offre, à proximité immédiate de la gare, un lieu calme, au cœur d'un environnement urbain aux usages intenses.

Les infrastructures ferroviaires constituent une barrière importante entre les quartiers. Les passages sous-voies sont donc essentiels pour interconnecter ces quartiers. Or, généralement, ces derniers sont de qualité médiocre et de dimensions insuffisantes, notamment :

- **le passage de Montbrillant** : sombre, quai central pour le tram, accès à la gare par des trottoirs et entrées étroits ;
- **le passage des Alpes** : passage essentiellement dédié au trafic motorisé, sombre et bruyant ;
- **le passage des Grottes** : accès caché, sombre et peu utilisé, un couloir de service pour les commerces ;
- **le passage de la rue-de-la-Servette** : arrêt TC étroit avec peu de place pour les voyageurs, sombre, bruyant et avec une liaison à la gare peu évidente ;
- **le passage inférieur Ouest de la gare de Cornavin** : accès au PI (passage inférieur) par la galerie commerciale, par la place de la Gare ainsi que par le couloir depuis le hall central ;
- **le passage inférieur Est de la gare de Cornavin** : PI central, mais avec un accès principal par la galerie commerciale et par le couloir depuis le hall central.

Les passages inférieurs de la gare ont été entièrement requalifiés lors de la dernière rénovation de la gare (septembre 2014) et ont amélioré passablement l'accès aux quais et la circulation à l'intérieur de la gare.

Actuellement, on dénombre 40 % des flux piétons en transit à l'intérieur de la gare pour se rendre dans des différents quartiers de la Ville. Ces piétons préfèrent passer par la gare plutôt que d'utiliser les passages inférieurs publics, sombres et sous-dimensionnés.

03.4 / 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.

04 / PÉRIMÈTRES

04.1 / PÉRIMÈTRE 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.

05 / DÉROULEMENT

05.1 / PHASE SÉLECTIVE

Les 1^{er} et 2 décembre 2016, le collège d'experts se réunit en vue de sélectionner parmi les dossiers de candidature 5 à 7 équipes pour la phase 1 des MEP.

Dossiers de candidature

23 dossiers de candidature ont été réceptionnés et jugés préalablement comme recevables. Il s'agit des dossiers établis par les équipes suivantes :

- Pranas-Descours Architectes Associés – RR&A
- List architecture urbanisme / Mathieu Mercuriali architecte – Citec
- KCAP Architects & Planners – IBV Hüsler – Verzone Woods Architectes
- Van de Wetering atelier d'urbanisme – Basler & Hofmann – Hager Partner
- Dumetier Design / Urbanité(s) – RR&A
- dl-a / Bruno Marchand – RR&A – L'Atelier du paysage – Luca Pattaroni – Ecoscan – edms
- Architram / jbm architectes – RGR
- tanari architectes + urbanistes / ar-ter atelier d'architecture-territoire – RGR – mobil'homme
- Oneworks / Dolci architectes – Mobility in chain
- Dürig – IBV Hüsler
- Dominique Perrault architecture / Favre & Guth – Citec
- Farra Zoumboulakis & associés – Citec
- Brühlmann Loetscher Buson / collinfontaine architectes – Stadt Raum Verkehr – Lorenz Eugster
- Mayor & Beusch – Citec – Interval Paysage – Aebischer & Bovigny
- Urbaplan – RR&A – Sonia Lavadinho (Bfluid) – Laurent Matthey – Nicolas Servageon (Acompagny)
- Agence Nicolas Michelin & Associés – Citec – Michel Desvigne Paysagiste – BG
- Atelier Descombes Rampini – Citec – Cabane stratégies urbaines et développement – Les éclairagistes associés – sd ingénierie
- Güller Güller architecture urbanism / MSV architectes urbanistes – mrs Partner / bcph
- EMA Architectes associés – bcph
- Studio Lausanne Architecture / Systematica – Systematica
- Guillermo Vazquez Consuegra arquitecto / Frei Rezakhanlou architectes – Emch + Berger
- Devillers et associés – Citec
- Metron Développement territorial – Metron Planification en transport – Paysagestion

Evaluation des dossiers de candidature

L'évaluation des dossiers de candidature se base exclusivement sur les indications fournies par les candidats et sur les informations demandées par l'organisateur.

L'évaluation se base sur les critères et la pondération présentés dans le cahier des charges des MEP, à savoir :

- Intentions et perception du mandat – 40 %
- Références du candidat – 40 %
- Qualification des personnes clés – 20 %

Les dossiers des candidats sont analysés selon la démarche suivante :

- Première évaluation des dossiers par groupe de travail ;
- Restitution de la première évaluation des groupes de travail ;
- Première sélection (10 – 12 dossiers) ;
- Organisation d'un tour de repêchage ;
- Deuxième sélection (5 – 7 dossiers).

Sélection des équipes

Le collège d'experts organise la sélection sur deux journées en trois tours successifs. A l'issue du dernier tour, le collège sélectionne les 7 dossiers de candidature suivants :

- KCAP Architects & Planners – IBV Hüsler – Verzone Woods Architectes
- Van de Wetering atelier d'urbanisme – Basler & Hofmann – Hager Partner
- dl-a / Bruno Marchand – RR&A – L'Atelier du paysage – Luca Pattaroni – Ecoscan – edms
- Agence Nicolas Michelin & Associés – Citec – Michel Desvigne Paysagiste – BG
- Atelier Descombes Rampini – Citec – Cabane stratégies urbaines – Les éclairagistes associés – sd ingénierie*
- Güller Güller architecture urbanism / MSV architectes urbanistes – mrs Partner – bcph
- Guillermo Vazquez Consuegra architecto / Frei Rezakhanlou architectes – Emch + Berger

* L'équipe a décidé de se retirer des MEP fin février 2017 et n'a pas participé à la phase 1. En raison de ce retrait tardif par rapport au calendrier des MEP, il n'a pas été possible de réintégrer une autre équipe.

05.2 / PHASE 1

Rendu demandé

Le rendu de la phase 1 est ciblé sur l'identification des enjeux et la définition d'un concept de base à l'échelle du périmètre de réflexion. Le rendu demandé est le suivant :

- Carte(s) des contraintes et des enjeux
- Carte de synthèse avec les grands principes d'aménagement
- Rapport écrit explicitant l'analyse et les propositions
- Tout autre élément nécessaire à la compréhension du projet
- Maquette d'étude facultative
- Contenu :
 - Concept urbanisation – mobilité coordonné
 - Espaces publics/libres (hiérarchisation, mise en réseau, usages)
 - Structures bâties (affectations, animation des rez)
 - Organisation globale des réseaux de mobilité (TC, MD, TIM, livraison, taxis, dépose minute)
 - Principes d'accès et du stationnement (TIM, cycles, deux-roues motorisés, taxis, dépose minute, livraisons)

Conformité des propositions rendues

Le contrôle de conformité est effectué préalablement par l'organisateur de la procédure. L'ensemble des propositions rendues sont complètes et sont parvenues dans les délais impartis. Elles sont admises à l'évaluation par le collège d'experts.

Expertise de propositions

Les propositions rendues ont été expertisées par les experts suivants :

- **M. Olivier BRINER**, CFF Infrastructure
- **M. Steve TOMBEZ**, Transitec Ingénieurs-conseils

M. Briner a orienté son expertise sur l'élément suivant :

- Compatibilités/difficultés des concepts proposés par rapport aux fonctionnalités attendues pour la gare (périmètre rapproché de la gare).

M. Tombez a orienté son expertise sur les éléments suivants :

- Compatibilité avec le concept mobilité de l'étude d'orientation ;
- Fonctionnement du pôle de transports collectifs ;
- Accessibilité des cycles ;
- Gestion des flux de piétons ;
- Fonctionnement du réseau pour le transport individuel motorisé (TIM) ;
- Gestion du stationnement.

Des rapports d'expertise ont été élaborés et sont transmis aux membres du collège d'experts.

Evaluation des propositions rendues

L'évaluation des propositions de la phase 1 se base sur les critères définis dans le cahier des charges des MEP, à savoir :

- la lecture du site (pôle urbain, interface multimodale) – la compréhension et la prise en compte des enjeux et contraintes du site ;
- l'analyse et la prise en compte des propositions de l'étude d'orientation dans le concept urbanisation-mobilité ;
- la vocation (l'usage), la qualité et la mise en réseau des espaces publics dans un pôle intermodal majeur ;
- l'insertion du pôle gare dans son contexte urbain plus large, prenant en compte son évolution à moyen et long terme ;
- le fonctionnement de l'interface multimodale et l'efficacité de l'organisation des réseaux de mobilité (tous modes) ;
- la valorisation des éléments constitutifs du site (patrimoine, tissu bâti environnant, dégagements visuels).

Les 6 et 7 avril 2017, le collège d'experts se réunit afin d'analyser les propositions des équipes selon l'organisation suivante :

- analyse des propositions par le collège d'experts ;
- présentation des propositions par les équipes ;
- échanges entre le collège d'experts et chaque équipe ;
- présentation des rapports d'expertise par les spécialistes ;
- délibération du collège d'experts, critiques finales sur les propositions et élaboration des recommandations pour les équipes retenues.

Après une évaluation détaillée de chaque proposition en tenant compte des critères d'appréciation, le collège d'experts retient les équipes suivantes lors du premier tour éliminatoire :

- KCAP Architects & Planners – IBV Hüsler – Verzone Woods Architectes
- dl-a / Bruno Marchand – RR&A – L'Atelier du paysage – Luca Pattaroni – Ecoscan – edms
- Van de Wetering atelier d'urbanisme – Basler & Hofmann – Hager Partner
- Guillermo Vazquez Consuegra arquitecto / Frei Rezakhanlou architectes – Emch + Berger

Le collège d'experts réexamine ensuite les propositions restantes et décide à l'unanimité de retenir lors du deuxième tour éliminatoire les équipes suivantes pour la suite des MEP :

- KCAP Architects & Planners – IBV Hüsler – Verzone Woods Architectes
- dl-a / Bruno Marchand – RR&A – L'Atelier du paysage – Luca Pattaroni – Ecoscan – edms
- Guillermo Vazquez Consuegra arquitecto / Frei Rezakhanlou architectes – Emch + Berger

05.3 / PHASE 2

Rendu demandé

Le rendu de la phase 2 est ciblé sur l'élaboration d'une image directrice à l'échelle du périmètre d'intention. Le rendu demandé est le suivant :

- Plans/coupes/élévations au 1'000° et zooms au 500°
- Maquette d'étude facultative
- Rapport écrit explicitant l'analyse et les propositions
- Tout autre élément nécessaire à la compréhension du projet
- Contenu :
 - Image directrice, volets urbanisation et mobilité coordonnés
 - Espaces publics/libres (hiérarchisation)
 - Principes d'aménagement des espaces libres/publics
 - Principes de requalification des fronts bâtis en lien avec les activités au rez
 - Organisation des réseaux de mobilité (TC, MD, TIM, livraison, taxis, dépose-minute), localisation et dimensionnement des arrêts
 - Principes d'accès et du stationnement (TIM, cycles, deux-roues motorisés, taxis, dépose-minute, livraisons)
 - Chiffres-clés du projet : surfaces, programme, stationnement

Conformité des propositions rendues

Le contrôle de conformité est effectué préalablement par l'organisateur de la procédure. L'ensemble des propositions rendues sont complètes et sont parvenues dans les délais impartis. Elles sont admises à l'évaluation par le collège d'experts.

Expertise des propositions

L'expertise des propositions est effectuée par :

- **M. Olivier BRINER**, CFF Infrastructure
- **M. Steve TOMBEZ**, Transitec Ingénieurs-conseils

L'expertise des experts se base sur l'évolution des propositions depuis la phase 1 et sur la vérification de la prise en compte des recommandations établies par le collège d'experts.

Des rapports d'expertise ont été élaborés et sont transmis aux membres du collège d'experts.

Evaluation des propositions

L'évaluation des propositions de la phase 2 se base sur les critères définis dans le cahier des charges des MEP, à savoir :

- la pertinence des principes d'aménagement des espaces publics et leur cohérence avec l'organisation des flux de mobilité ; l'organisation des réseaux de mobilité (tous modes), la localisation, l'accessibilité et le dimensionnement des arrêts ;
- l'organisation du stationnement des voitures, des cycles et des deux-roues motorisés ainsi que des livraisons et des taxis ;
- la pertinence et la cohérence des principes de requalification du bâti, notamment en lien avec les activités au rez ;
- des indications sur la qualité des aménagements des espaces publics et paysagers (traitement de l'éclairage, des revêtements et du mobilier urbain) ainsi que leur potentiel d'appropriation par les usagers.

Les 20 et 21 septembre 2017, le collège se réunit afin d'analyser les propositions des équipes selon l'organisation suivante :

- analyse des propositions par le collège d'experts ;
- présentation des rapports d'expertise par les spécialistes ;
- présentation des propositions par les équipes ;
- échanges entre le collège d'experts et chaque équipe ;
- précisions apportées au rendu de la phase 3 et élaboration des recommandations pour les équipes.

Le collège d'experts ne procède à aucune élimination à la fin de la phase 2 et conserve les mêmes équipes pour la phase 3.

05.4 / PHASE 3

Rendu demandé

Le collège d'experts précise que, pour la phase 3 des MEP, les équipes ne doivent plus approfondir leur concept. En effet, compte tenu du degré de précision déjà apporté à la phase 2 des MEP, le collège estime avoir suffisamment de connaissances de tous les éléments utiles à la compréhension des propositions des équipes.

Le collège d'experts souhaite que pour la phase 3 des MEP, les équipes concentrent leur rendu sur les éléments suivants :

- Synthèse conceptuelle
Les équipes doivent fournir une synthèse conceptuelle de leur proposition. Cette synthèse doit faire émerger et rendre lisibles les éléments fondamentaux du concept proposé (lignes directrices). La synthèse conceptuelle doit permettre au collège d'experts de vérifier la « robustesse » du concept notamment par l'identification des invariants et leur interdépendance. La forme de cette synthèse conceptuelle est laissée au libre choix des équipes (textes, schémas, images, maquette, etc.).

- Stratégie de mise en œuvre

Les équipes doivent fournir une stratégie de mise en œuvre qui accompagne la synthèse conceptuelle. Cette stratégie décrit, notamment, les actions à mener pour concrétiser les éléments fondamentaux du concept selon les trois temporalités suivantes pour l'étape 1, à l'horizon 2030 :

- avant les travaux d'extension ferroviaire ;
- pendant les travaux d'extension ferroviaire ;
- après les travaux d'extension ferroviaire.

La stratégie de mise en œuvre doit contenir une liste des éléments composant la proposition, ainsi qu'une enveloppe budgétaire à prévoir pour chaque élément fondamental de la synthèse conceptuelle (+/- 30%). Les éléments d'enveloppe budgétaire doivent être insérés dans une planification stratégique indicative annuelle.

- Réflexion sur le pilotage du processus

Les équipes doivent fournir une réflexion sur le pilotage du processus de mise en œuvre. Elles doivent également fournir des précisions concernant la nature et le type de prestations qu'elles estiment nécessaires de transmettre au maître d'ouvrage dans le cadre du mandat d'accompagnement de la mise en œuvre de la stratégie.

Il s'agit notamment de proposer, sur la base d'une répartition des rôles des acteurs principaux concernés (Ville de Genève, Canton de Genève, CFF) la position de l'équipe dans la concrétisation du concept.

Conformité des propositions rendues

Le contrôle de conformité est effectué préalablement par l'organisateur de la procédure. L'ensemble des propositions rendues sont complètes et sont parvenues dans les délais impartis.

Expertise des propositions

L'expertise des propositions a été effectuée par :

- **M. Olivier BRINER**, CFF Infrastructure
- **M. Steve TOMBEZ**, Transitec Ingénieurs-conseils
- **MM. Daniel DORSAZ et Cédric EGLI**, Institut pour l'économie de la construction (IEC)

Aucun approfondissement des propositions n'est demandé pour la phase 3, MM. Briner et Tombez ont orienté leur expertise sur les points suivants :

- La pertinence de la synthèse conceptuelle.
Il s'agit de vérifier si la synthèse conceptuelle proposée permet d'identifier et comprendre les éléments fondamentaux du concept proposé (lignes directrices).
- La faisabilité de la stratégie de mise en œuvre.
Il s'agit de vérifier si les actions proposées permettent de concrétiser les éléments fondamentaux du concept (synthèse conceptuelle) selon les trois temporalités avant/pendant/après les travaux d'extension ferroviaire et si l'enveloppe budgétaire y relative correspond à une estimation réaliste.

Le travail d'expertise de MM. Dorsaz et Egli d'IEC a porté sur une analyse de l'estimation des coûts effectuée par chaque équipe pour la phase 3.

Des rapports d'expertise ont été élaborés et sont transmis aux membres du collège d'experts.

Evaluation des propositions

L'évaluation des propositions de la phase 3 se base sur les critères définis dans le cahier des charges des MEP, à savoir :

- la traduction en mesures concrètes des orientations stratégiques d'urbanisation et de mobilité proposées ;
- la prise en compte des économies de moyens ;
- la faisabilité, l'adaptabilité et l'interdépendance des mesures proposées ;
- l'efficacité du plan de mise en œuvre.

Les 1^{er} et 2 mars 2018, le collège d'experts se réunit afin d'analyser les propositions des équipes selon l'organisation suivante :

- analyse des propositions par le collège d'experts ;
- présentation des rapports d'expertise par les spécialistes ;
- présentation des propositions par les équipes ;
- échanges entre le collège d'experts et chaque équipe ;
- délibération du collège d'experts, désignation de la proposition recommandée et formulation des recommandations au maître d'ouvrage.

06 / DÉCISION DU COLLÈGE D'EXPERTS

Après une évaluation approfondie de chaque proposition et en tenant compte des critères d'appréciation, le collège d'experts décide à l'unanimité de recommander au maître d'ouvrage l'équipe suivante pour l'adjudication d'un mandat de gré à gré :

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

Recommandations complémentaires au maître d'ouvrage

Le collège d'experts recommande au maître d'ouvrage de :

- Constituer une maîtrise d'ouvrage forte impliquant les trois acteurs principaux, à savoir la Ville de Genève, le Canton de Genève et les CFF, pour établir et garantir les bases nécessaires à la requalification du pôle urbain de Cornavin ainsi que pour créer des conditions durables et concertées pour la mise en œuvre du concept de l'équipe lauréate.
- Mettre en valeur la force du concept de l'équipe lauréate ainsi que le soutien des trois acteurs principaux à ce concept pour fédérer tous les acteurs impliqués dans la requalification du pôle urbain de Cornavin.

Considérations générales

Le collège d'experts tient à remercier l'ensemble des équipes participantes aux différentes phases des MEP pour leurs prestations. Il relève la qualité générale et l'importance du travail fourni par toutes les équipes.

07 / APPROBATION DU RAPPORT FINAL

Président – membre professionnel indépendant

M. Gonçalo BYRNE

Vice-Présidente – membre professionnel

M^{me} Isabelle CHAROLLAIS

Membres professionnels indépendants

M. François AELLEN**M^{me} Stephanie BENDER****M. Pierre-Alain DUPRAZ****M. Christian EXQUIS****M. Eduardo LEIRA****M. Nicolò PRIVILEGGIO****M. Marcel SMETS****M^{me} Ariane WIDMER****M. Sylvain GUILLAUME-GENTIL****M. Olivier FARGEON****M. Bernard PITTET****M^{me} Marie-Paule THOMAS**

Membres professionnels

M. Francesco DELLA CASA

M. Jean-Frédéric LUSCHER

M. Thierry MERLE

M. Thierry MESSAGER

M. Xavier DE RIVAZ

Membre non professionnel

M. Olivier PERRIN RIONDEL

Membres suppléants

M. Philippe EDDER

M. Julien GRISEL

M. Timothée VINCENT

M^{me} Séverine BRUN

EQUIPE 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.

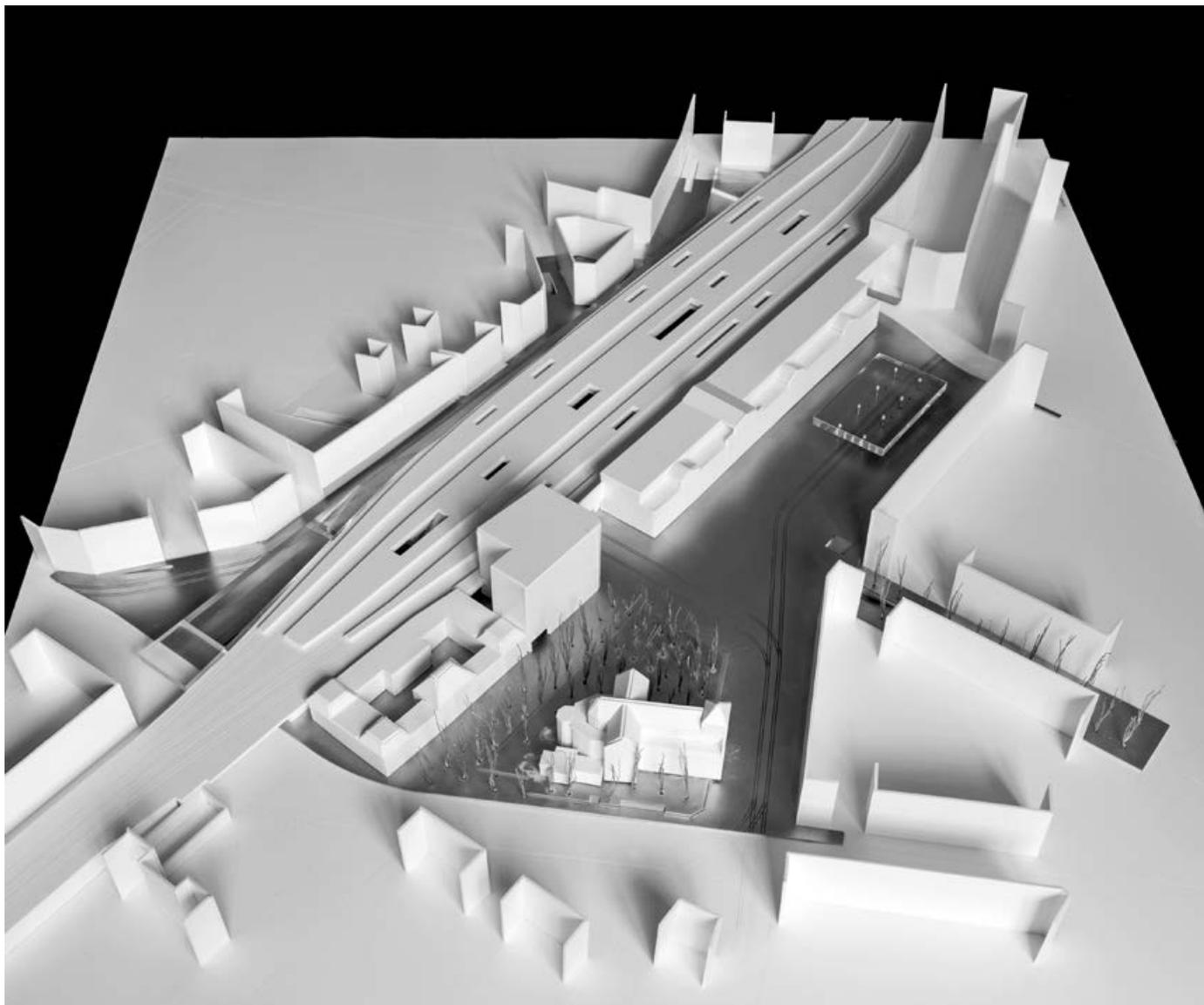
L'intervention architecturale sur la face Nord de la gare offre aussi une protection contre les nuisances et crée deux placettes couvertes aux extrémités de la gare (passage de la Servette et rue des Gares) intégrant ainsi efficacement la gare dans le tissu urbain et permettant de capter les voyageurs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

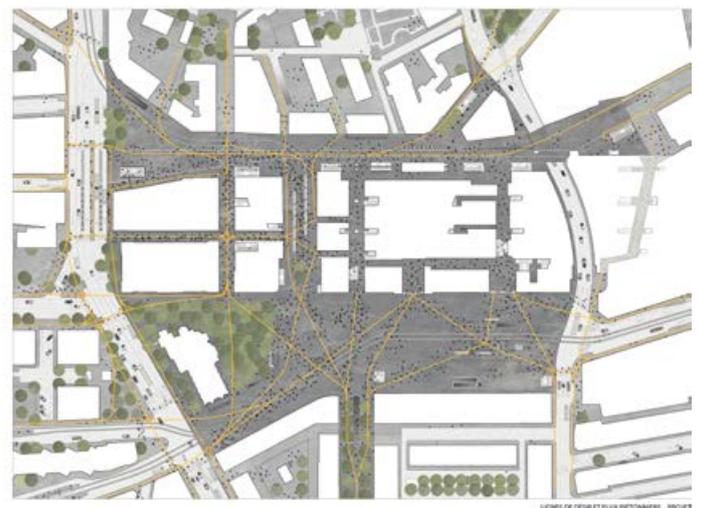
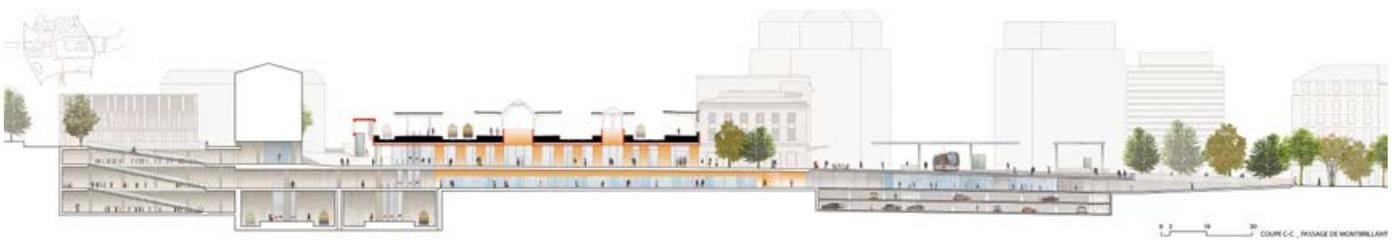
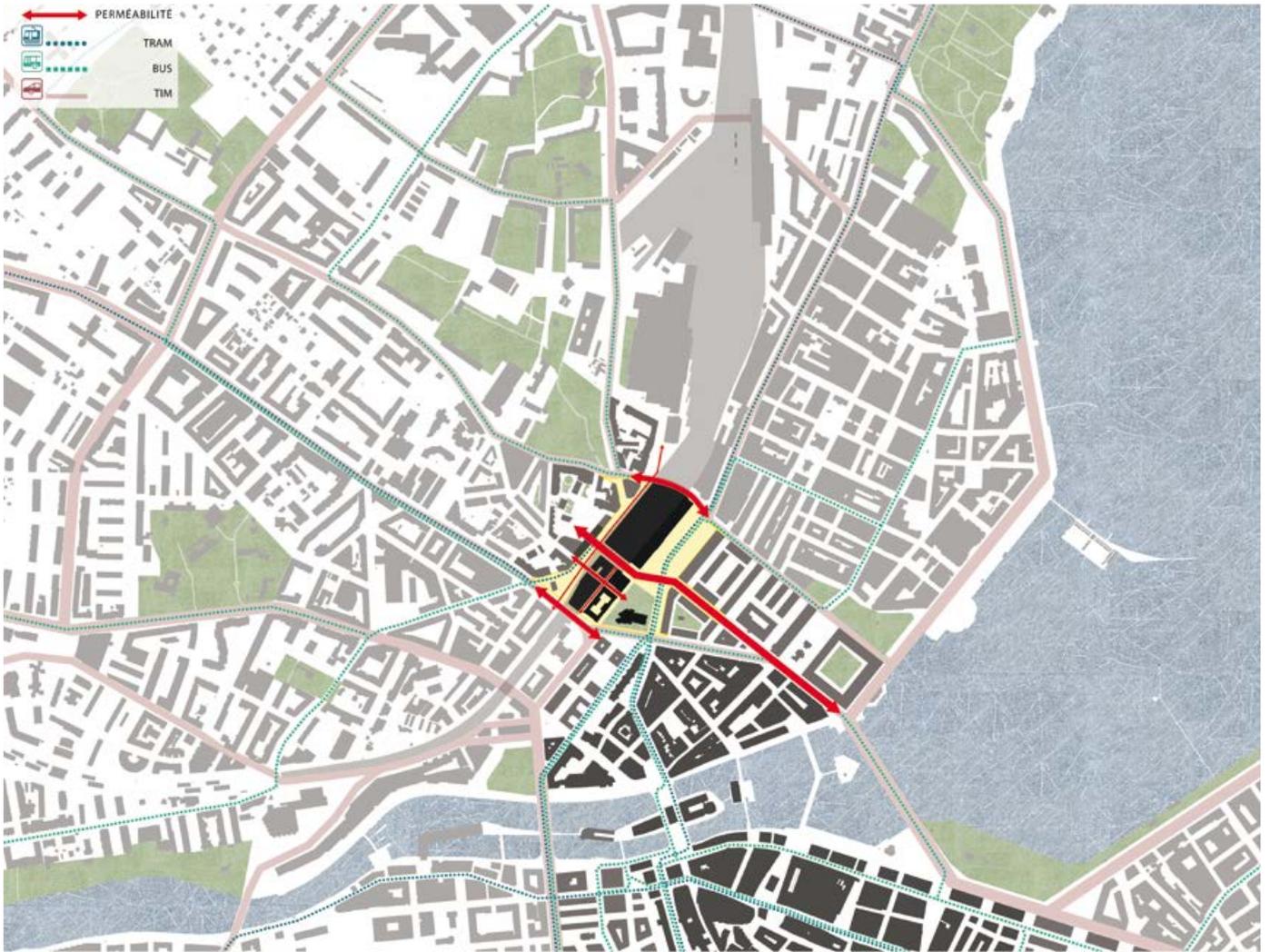
De plus, le concept met le piéton au centre de la restructuration en lui offrant des espaces pour le mouvement (flux) et pour l'arrêt (attente, repos), tout en respectant les principales lignes de désirs. L'interface de transports est réorganisée essentiellement selon les prescriptions de la Ville et 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.

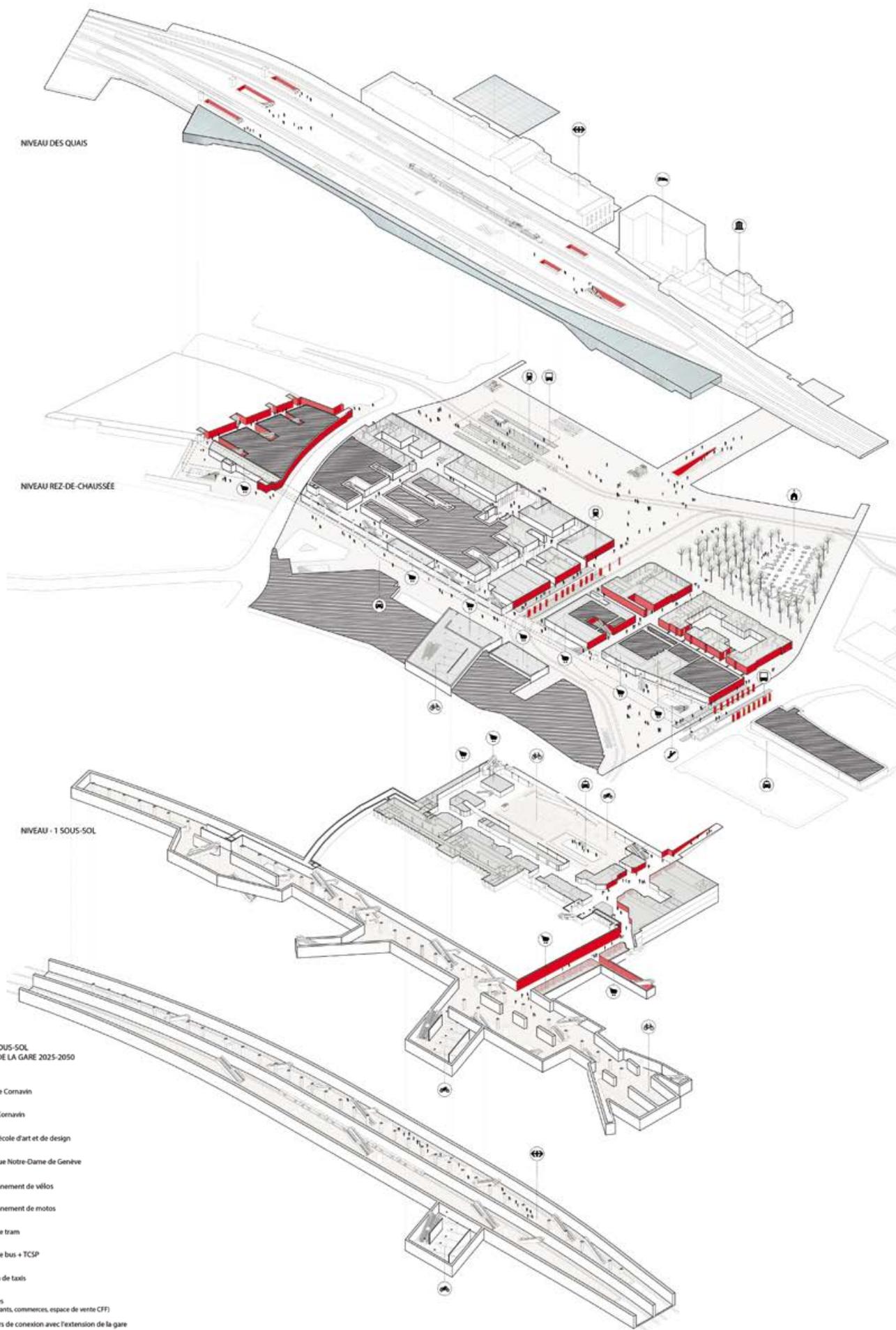
Par ailleurs, la nouvelle connexion proposée entre le passage de la Servette et le passage de Montbrillant le long du bâtiment de la Haute Ecole d'art et de design (HEAD) constitue un élément intéressant pour renforcer la perméabilité de la gare dans le sens Est-Ouest.

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.









ÉQUIPE « GARE OUVERTE »

Architecte-urbaniste

KCAP Architects & Planners GmbH

Wasserwerkstrasse 129 | 8037 Zurich | Suisse

Ingénieur mobilité

IBV Hüsler AG

Olgastrasse 4 | 8001 Zurich | Suisse

Architecte-paysagiste

Verzone Woods Architects

Chaussée de la Guinguette 1 | 1800 Vevey | Suisse

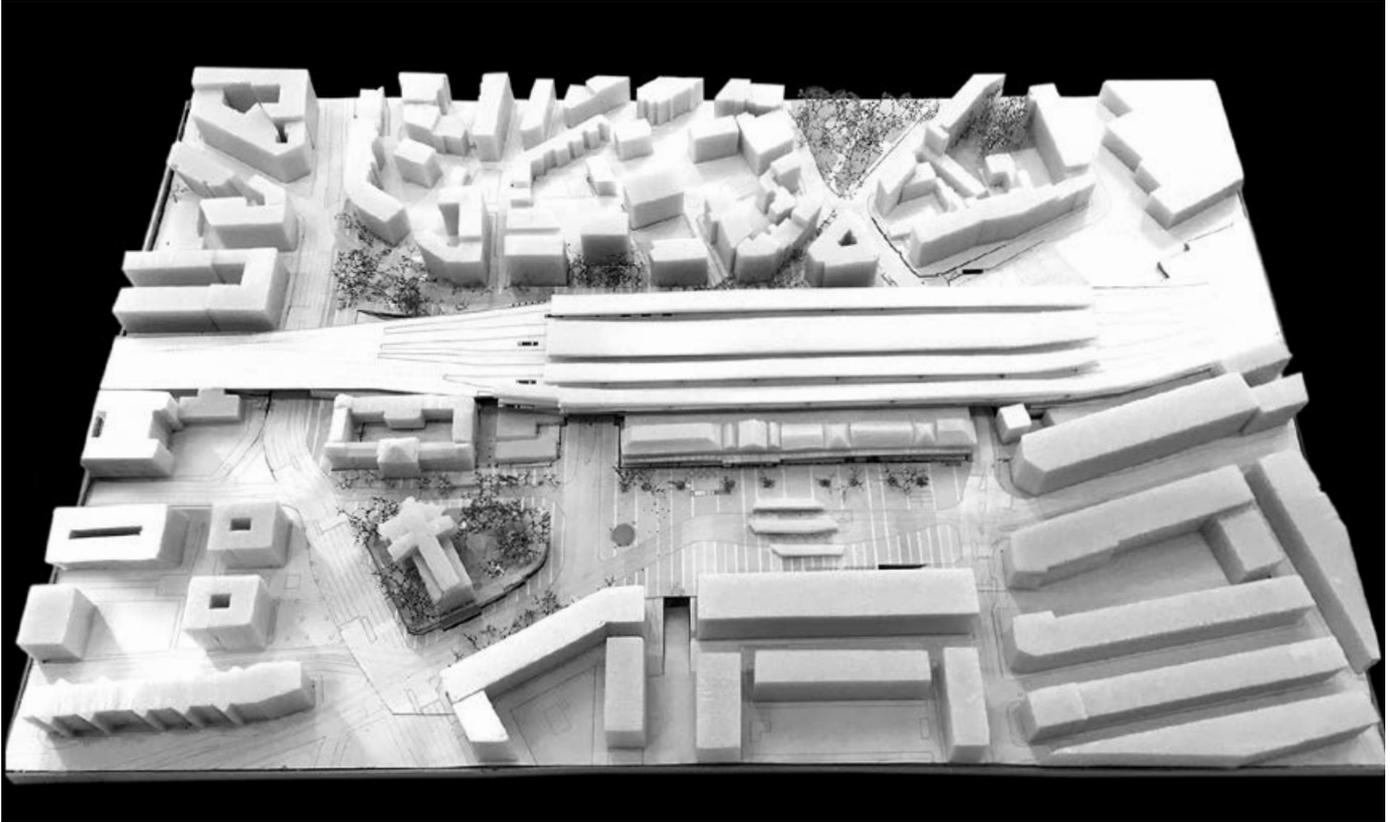
Le concept proposé se résume habilement dans le titre de la proposition « Gare ouverte ». Le collège d'experts exprime son intérêt pour cette idée qui vise à créer une gare perméable et intégrée dans le tissu urbain et qui permet d'absorber les contraintes de la gare souterraine (accès, aérations), l'augmentation des flux piétonniers, tout en améliorant les liaisons inter-quartiers à travers le pôle de Cornavin.

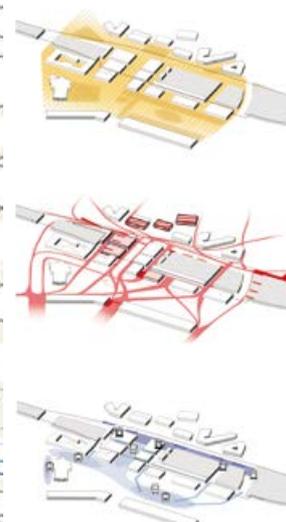
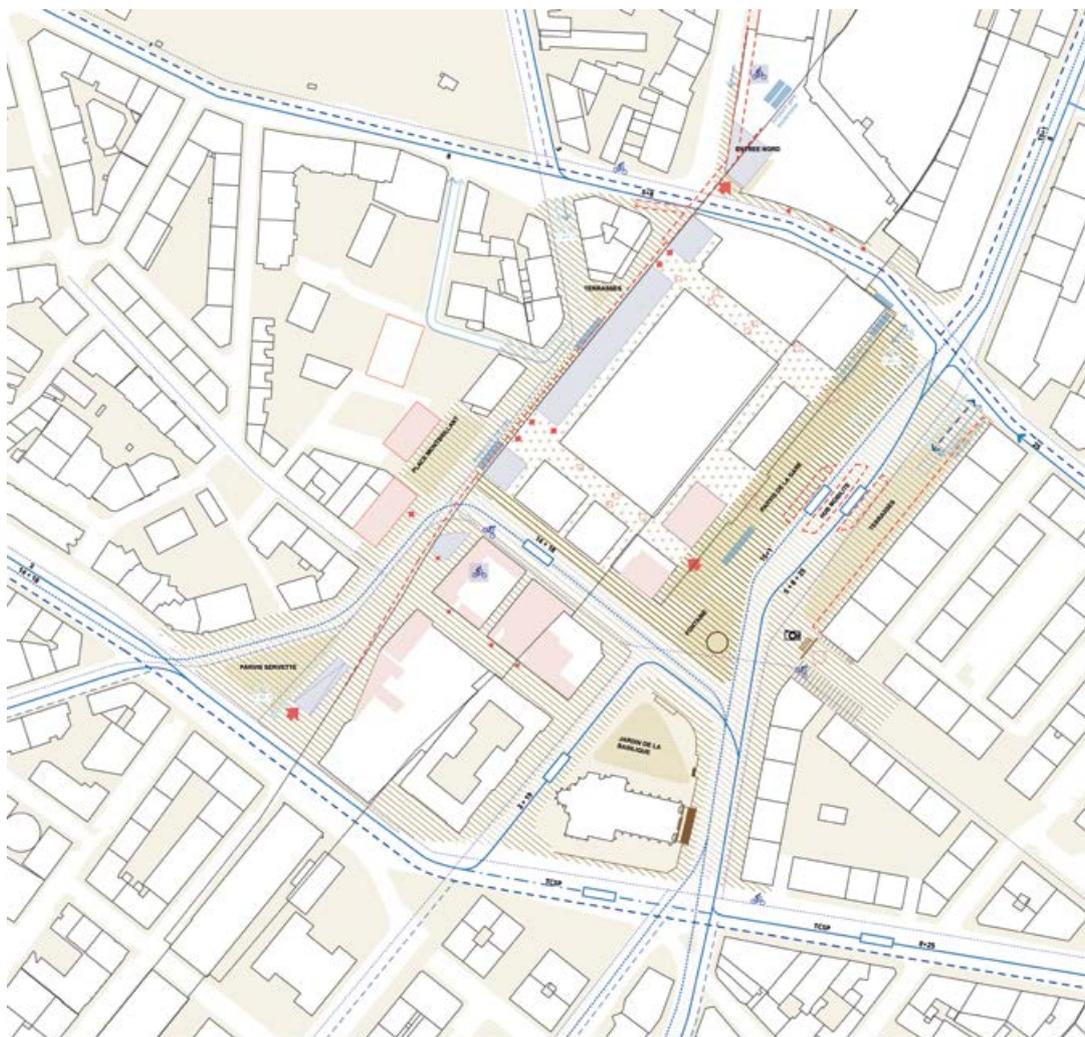
Le collège estime, en outre, que le concept permet la création d'espaces publics interconnectés et hiérarchisés, mettant en réseau les lieux importants du pôle urbain et de connecter celui-ci à son environnement, notamment à l'égard de la mobilité douce. Il adhère tout autant à la volonté d'accommoder la diversité des usages dans les espaces ouverts, notamment par la création d'espaces propices au mouvement (gestion des flux) et des espaces destinés à l'arrêt (attente, repos).

Le collège d'experts apprécie la création et la matérialisation d'un grand espace public (la place de Cornavin) ponctué d'usages et d'intensités différents qui permettent de renforcer l'identité du pôle gare. Le collège estime que cette place offre également l'espace nécessaire pour organiser les différents flux, améliorer les liaisons inter-quartiers à travers le pôle de Cornavin.

Cependant, le collège d'experts relève que la traduction du concept de la gare ouverte sur la place de Montbrillant, notamment par le maintien du viaduc actuel comme façade Nord de la gare, ne constitue pas une proposition suffisamment forte. En effet, la relation proposée entre la mezzanine et la place de Montbrillant pose la question de savoir s'il s'agit d'une place publique à deux niveaux ou de deux espaces distincts séparés par des escaliers. La grande perméabilité proposée ne se traduit pas dans une relation simple et directe entre les quais en surface et les quais en souterrain et risque d'instaurer un sentiment de juxtaposition des deux gares à Cornavin.

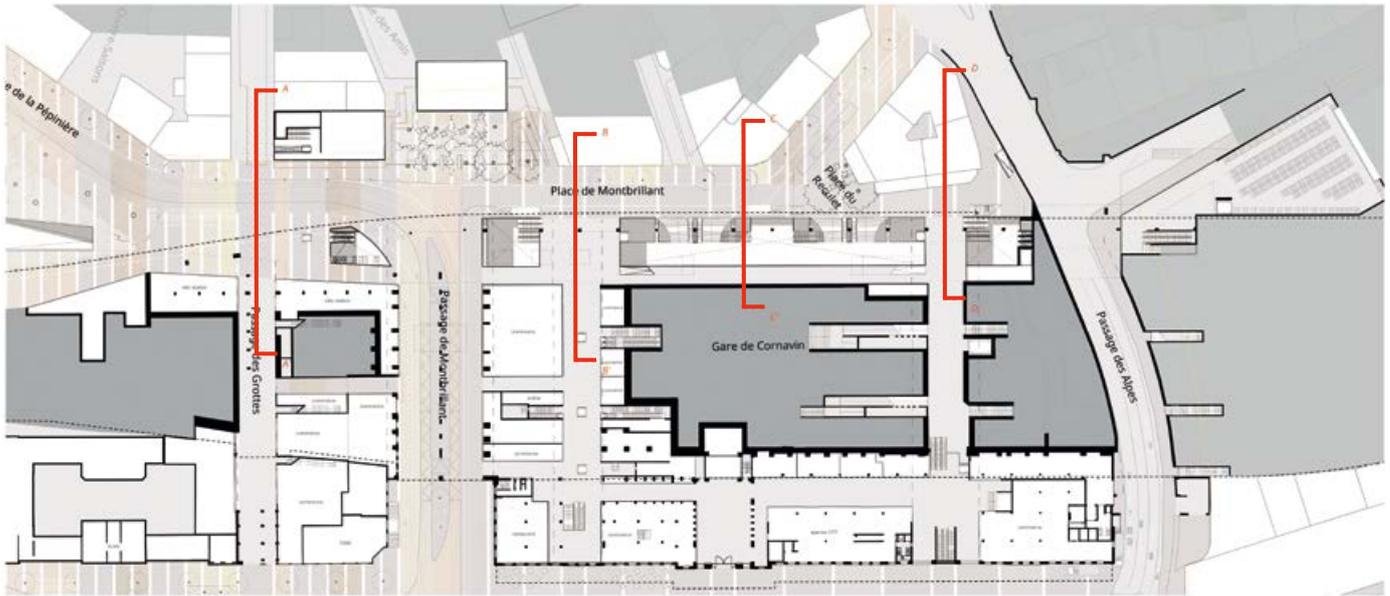
La stratégie de mise en œuvre et le processus de pilotage proposés répondent de manière claire et efficace aux exigences exprimées, mais ne repose pas sur un concept assez fort et clair pour perdurer dans le temps et résister aux fortes pressions liées à l'évolution du contexte.



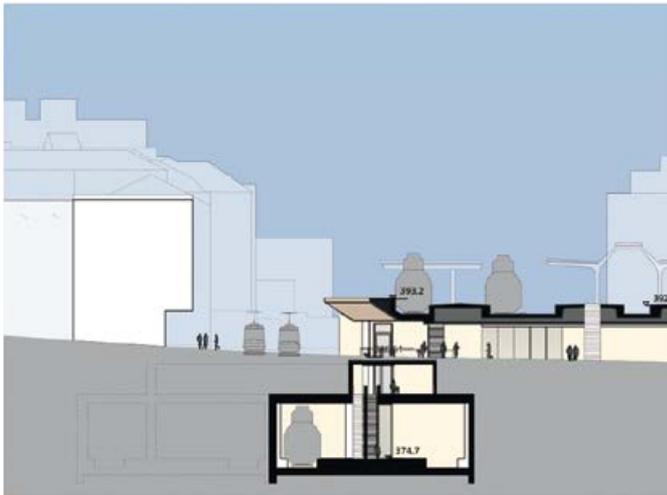


Concept pour l'image directrice





Plan de la gare souterraine niveau place de Montbrillant +387



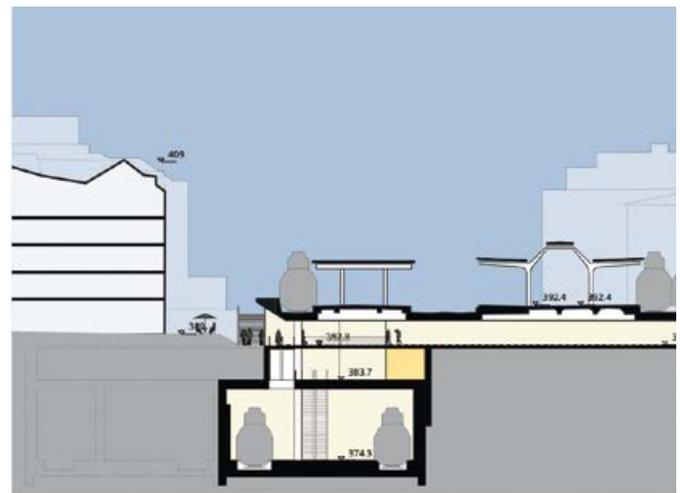
Rue des Grottes AA'



Place du Reculet - place de Montbrillant BB'



Place de Montbrillant CC'



Place du Reculet DD'



ÉQUIPE « CONTEXTE »

Architectes-urbanistes

dl-a designlab-architecture SA – Bruno Marchand

Rue Gourgas 5 | 1205 Genève | Suisse

Ingénieur mobilité

RR&A Roland Ribì & Associés SA

Rue de l'Ancien-Port 14 | 1201 Genève | Suisse

Architecte-paysagiste

L'Atelier du paysage Jean-Yves Le Baron Sàrl

Boulevard de Grancy 19A | 1006 Lausanne | Suisse

Sociologue

Luca Pattaroni

Rue de Lyon 64 | 1203 Genève | Suisse

Ingénieur civil

EDMS SA

Chemin des Poteaux 10 | 1213 Petit-Lancy | Suisse

Ingénieur environnement

Ecoscan SA

Rue de Genève 70 | 1004 Lausanne | Suisse

Le collège d'experts exprime son intérêt pour le haut niveau d'ambition de la proposition. En effet, la stratégie proposée situe le pôle urbain de la gare de Cornavin à l'horizon 2050, notamment par la création d'un « monde souterrain » anticipant ainsi les développements futurs de la gare. Une place de Cornavin libérée de ses obstacles permet de mieux intégrer le pôle dans son contexte par la valorisation de plusieurs sites-clés comme le site de la basilique ou la place de Montbrillant.

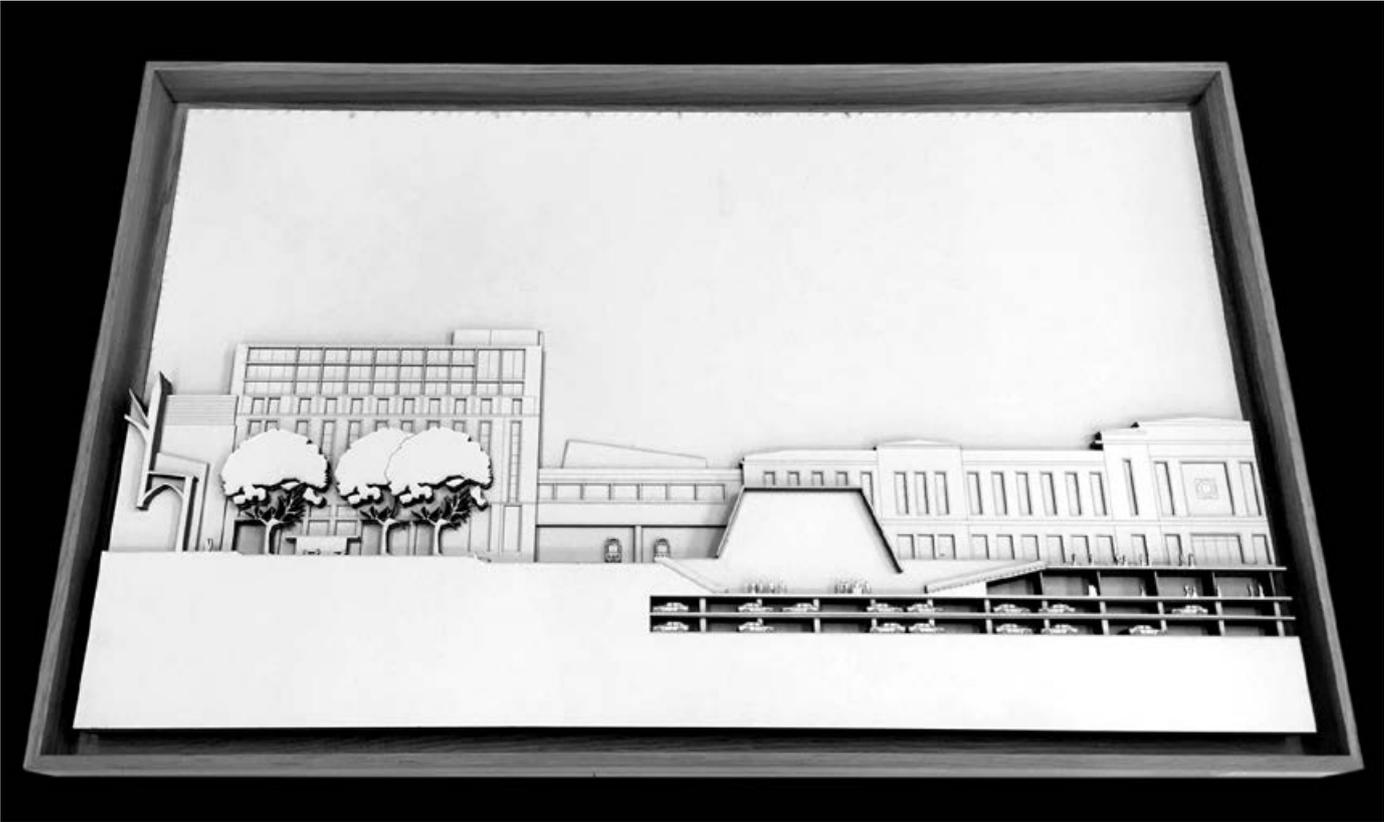
Le développement d'un monde souterrain permet en principe de combiner la création d'une gare représentative pour l'agglomération tout en garantissant la préservation des quartiers existants, notamment au Nord de la gare. Cependant, la proposition met en évidence les interventions très importantes à prévoir pour créer ce monde souterrain et le connecter efficacement au monde en surface, voire aux quais de la gare existante. En effet, la stratégie nécessite non seulement de développer une mezzanine en sous-sol, sur la totalité de la nouvelle gare souterraine, mais aussi de connecter cette mezzanine, par un large passage souterrain sous le passage de Montbrillant, au monde souterrain sous la place de Cornavin.

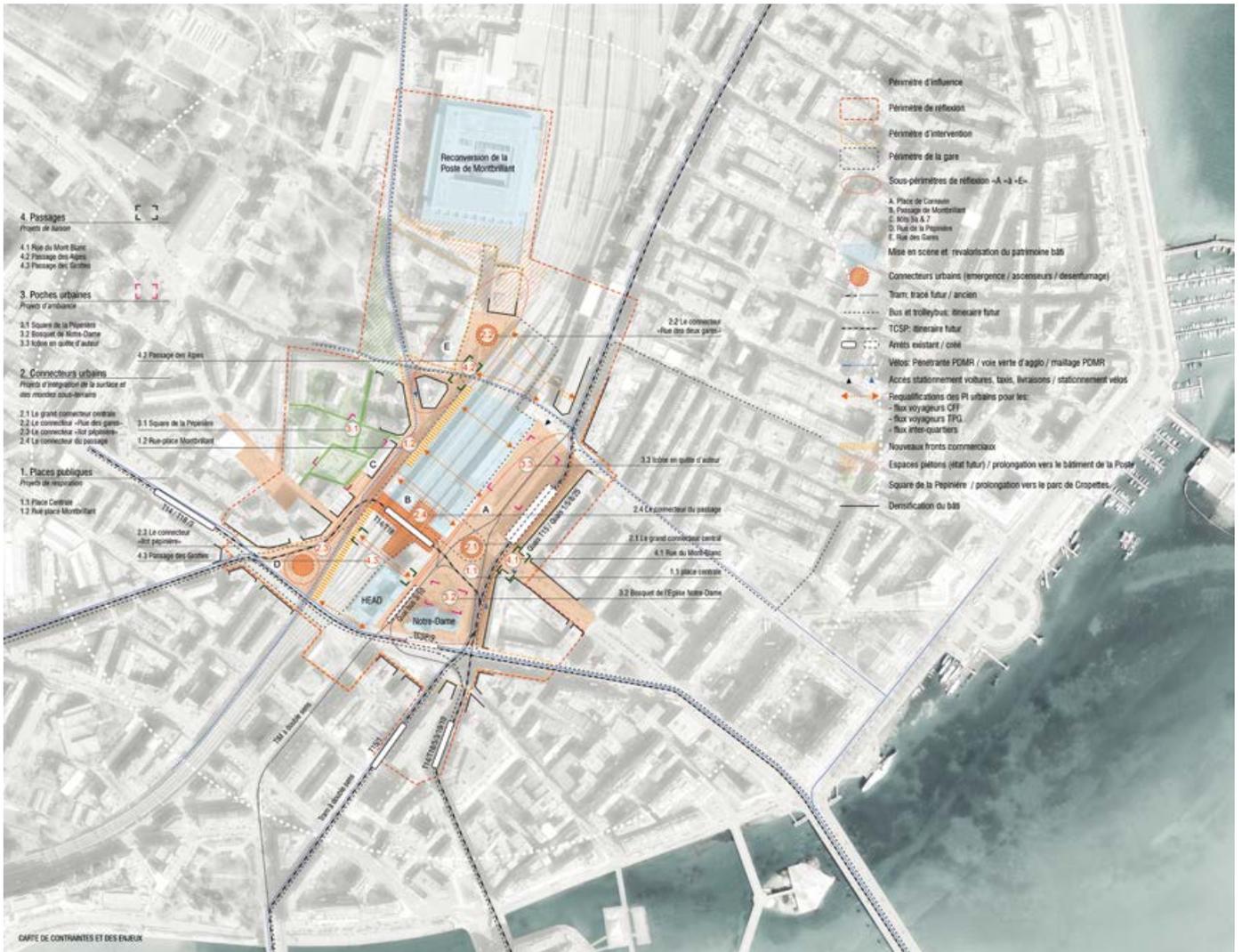
Dans ce contexte, les « connecteurs urbains » proposés sur la place de Cornavin et à l'extrémité Ouest de la place de Montbrillant ainsi que le « connecteur de passage » dans le passage de Montbrillant sont à la fois des éléments fonctionnels mais ils sont également symboliquement essentiels pour lier le monde souterrain au monde en surface. Par rapport au connecteur de passage, le collège relève que sa localisation et son organisation impactent, voire obstruent, une des lignes de désirs les plus importantes du pôle. En effet, ce connecteur restreint l'accès aux quais de la gare en surface, qui restera la destination de près de 70 % des voyageurs des CFF, dans le passage de Montbrillant. Le collège s'interroge donc sur l'efficacité et la pertinence de ce connecteur.

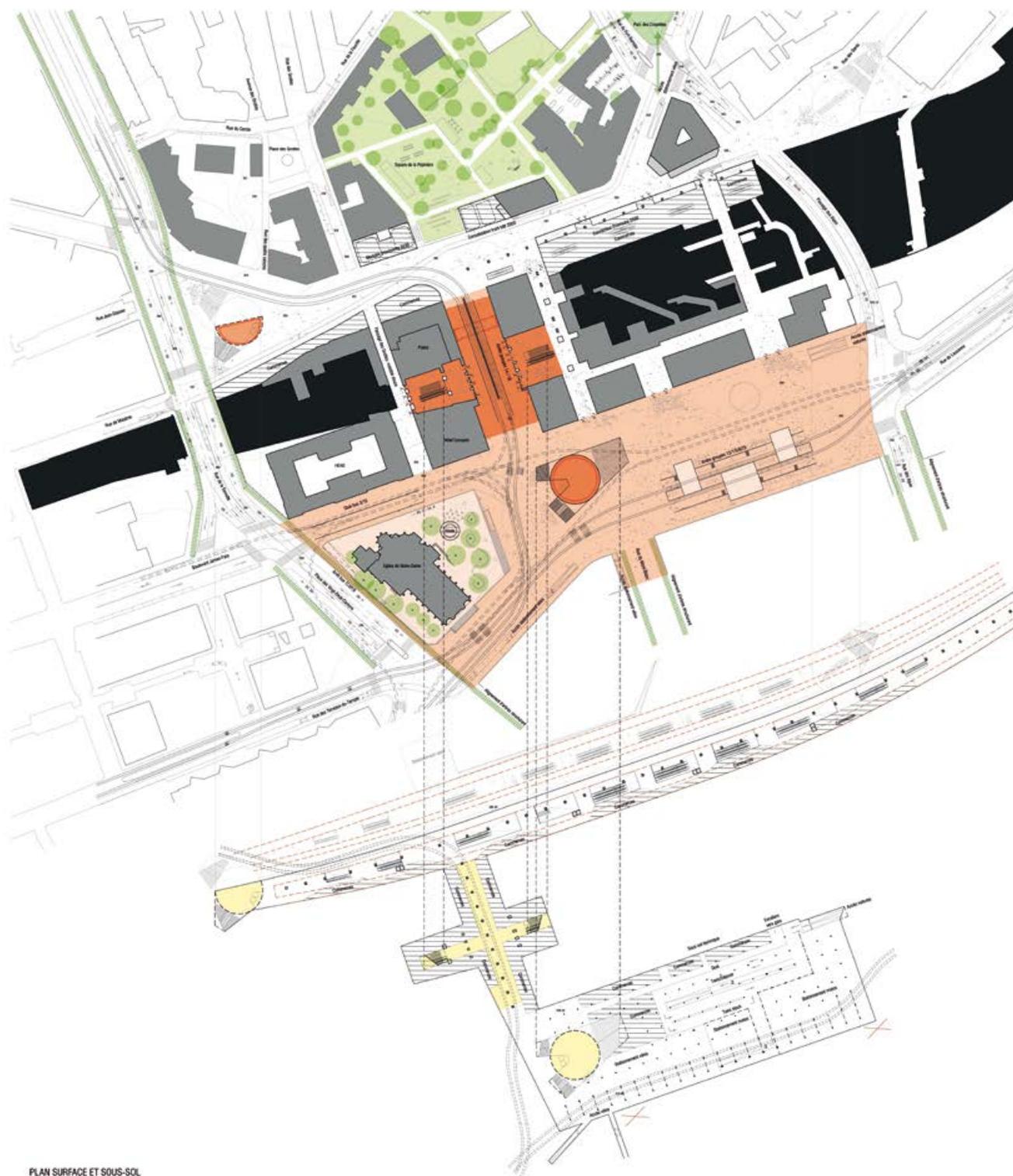
Le collège d'experts doute également de l'adaptabilité du concept proposé aux changements inhérents aux processus de transformation urbaine. La question se pose notamment sur la résistance du concept aux redimensionnements du monde souterrain ou des connecteurs. La vision proposée à l'horizon 2030 est également discutée au sein du collège d'experts, au regard de sa faisabilité effective.

Le collège s'interroge également sur la nécessité de créer un espace vert important au cœur du quartier des Grottes, notamment en relation avec la proximité du parc des Cropettes.

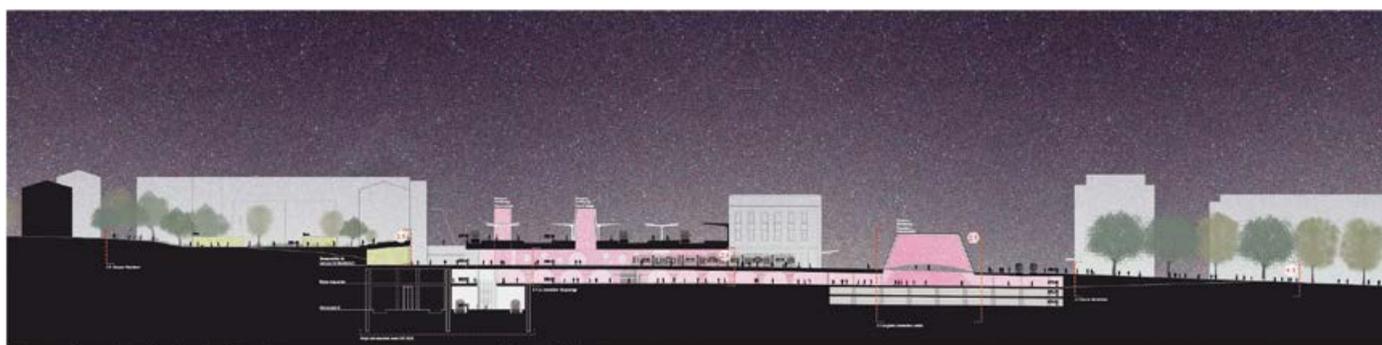
Concernant la stratégie de mise en œuvre, le phasage des interventions principales nécessiterait d'être approfondi et clarifié en particulier durant les phases à court terme avant les travaux.







PLAN SURFACE ET SOUS-SOL



Coupe longitudinale de l'environnement du passage Montbrillant

ÉQUIPE « VAN DE WETERING ATELIER D'URBANISME – BASLER & HOFMANN –
HAGER PARTNER »

Architecte-urbaniste

Van de Wetering atelier d'urbanisme Sàrl

Birmensdorferstrasse 55 | 8004 Zurich | Suisse

Ingénieur mobilité

Basler & Hofmann SA

Forchstrasse 395 | 8032 Zurich | Suisse

Architecte-paysagiste

Hager Partner SA

Bergstrasse 50 | 8032 Zurich | Suisse

Le concept proposé consiste essentiellement en une réorganisation et une requalification des espaces publics autour de la gare de Cornavin renforçant ainsi les interconnexions entre le secteur de la gare et le quartier des Grottes.

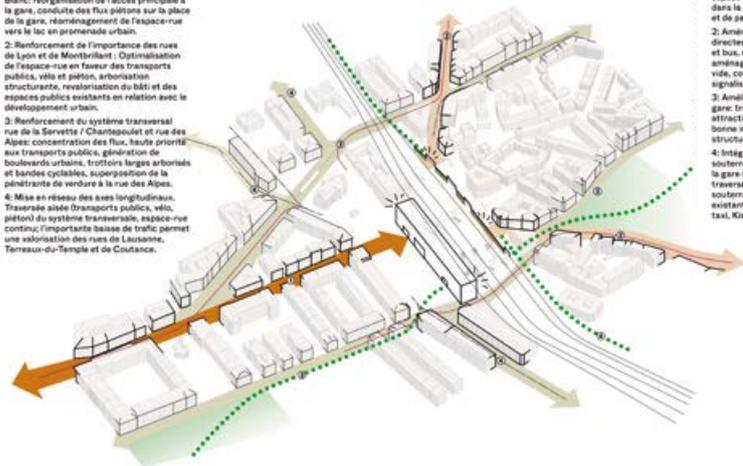
La proposition présente également des constructions ponctuelles, contenant des programmes spécifiques, le long de la place de Montbrillant afin de réparer le tissu urbain du quartier des Grottes et de renforcer l'animation des espaces publics. Le collège d'experts considère que les constructions ponctuelles proposées sont de nature générique et assez banales. Elles ne traduisent pas l'esprit du quartier des Grottes et risquent, si elles étaient réalisées, de mettre en péril l'équilibre délicat entre exploitation fonctionnelle et urbanité formelle et informelle qui caractérise ce quartier.

Le collège d'experts relève que l'interaction entre la gare et les espaces urbains autour n'est pas suffisamment développée. En effet, la gare semble être abordée comme une entité séparée et la continuité des flux à travers le pôle urbain n'est pas démontrée. En conséquence, un des enjeux principaux de la réorganisation du pôle urbain de Cornavin, à savoir la façon dont les voyageurs entrent ou sortent de la gare souterraine pour se rendre à la gare en surface, aux arrêts de transports publics ou dans les quartiers alentours, n'est pas réellement développé.



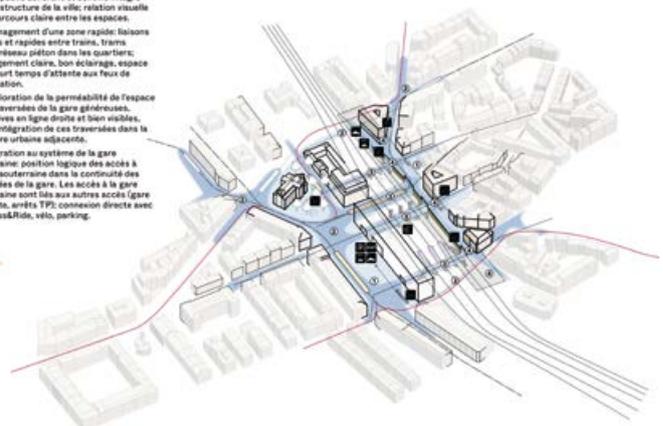
Grand principe 1: Pièce urbaine comme connecteur global

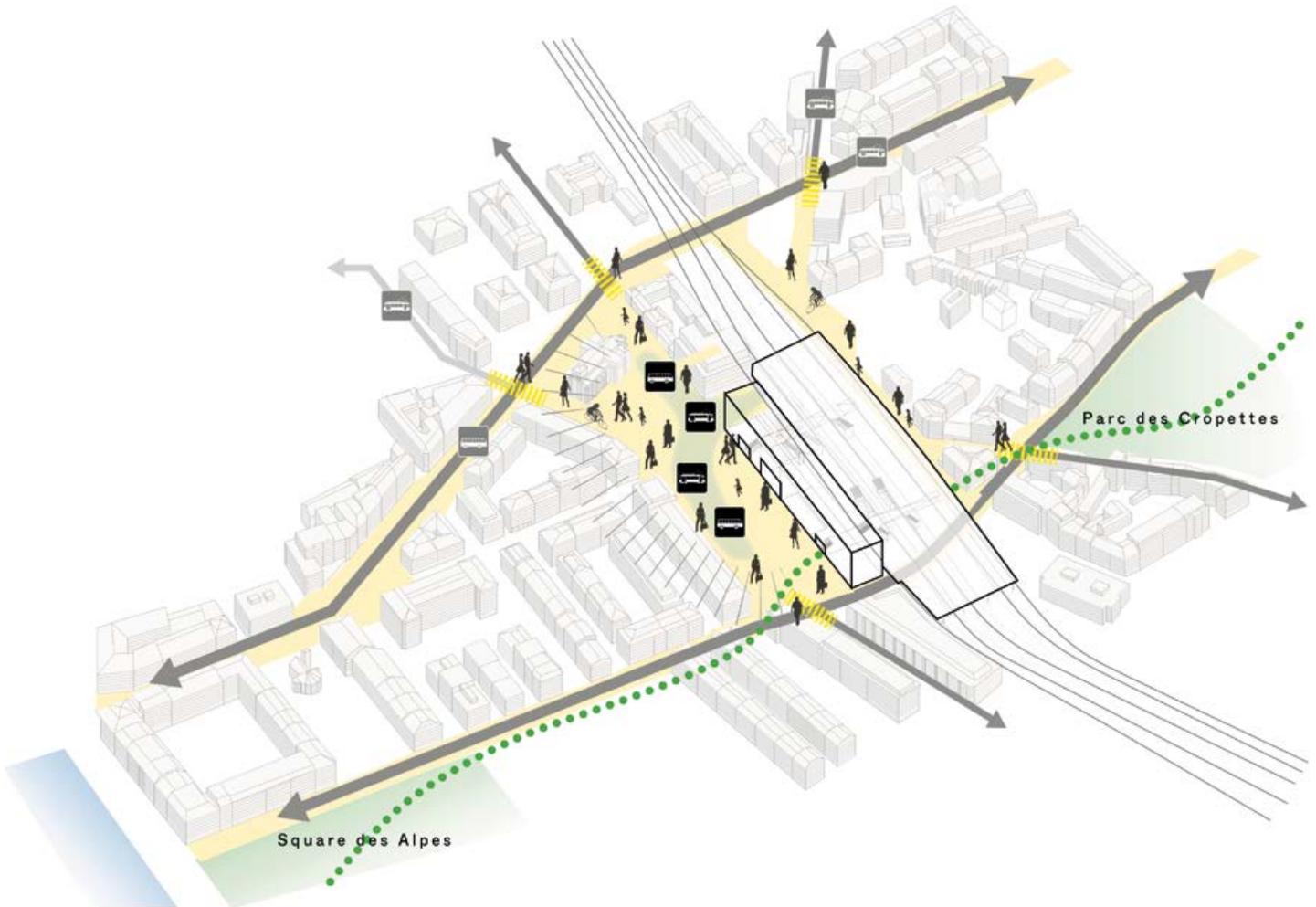
- 1: Rétablissement de l'axe de la rue du Mont-Bianc: réorganisation de l'accès principal à la gare, conduite des flux piétons sur la place de la gare, réaménagement de l'espace-rue vers le lac en promenade urbaine.
- 2: Renforcement de l'importance des rues de Lyon et de Montbrillant: Optimisation de l'espace-rue en faveur des transports publics, vélo et piétons, arborisation structurante, revalorisation du bâti et des espaces publics existants en relation avec le développement urbain.
- 3: Renforcement du système transversal rue de la Servette / Chantepoulet et rue des Alpes: concentration des flux, haute priorité aux transports publics, génération de boulevards urbains, trottoirs larges arborisés et bandes cyclables, superposition de la pénétrente de verdure à la rue des Alpes.
- 4: Mise en réseau des axes longitudinaux. Traversée aisée (transports publics, vélo, piéton) du système transversale, espace-rue continu; l'importante base de trafic permet une valorisation des rues de Loussanne, Terraux-du-Temple et de Coutance.



Grand principe 2: Espace cohérent et perméable comme interface

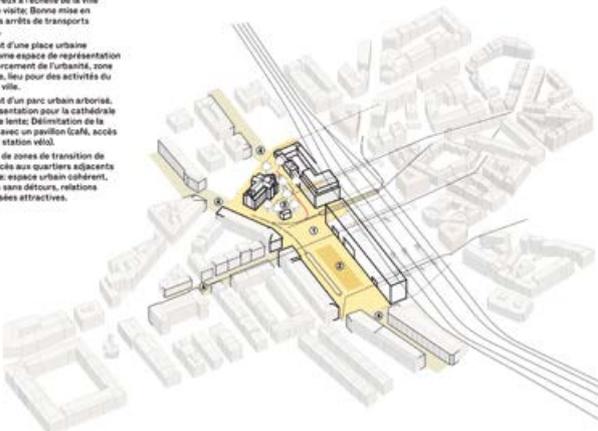
- 1: Création d'un grand espace de la gare: espace public cohérent et continu intégré dans la structure de la ville; relation visuelle et de parcours claire entre les espaces.
- 2: Aménagement d'une zone rapide: liaisons directes et rapides entre trains, trams et bus, réseau piéton dans les quartiers; aménagement clair, bon éclairage, espace vide, court temps d'attente aux feux de signalisation.
- 3: Amélioration de la perméabilité de l'espace gare: traversées de la gare généreuses, attractives en ligne droite et bien viabilisées, bonne intégration de ces traversées dans la structure urbaine adjacente.
- 4: Intégration au système de la gare souterraine: position logique des accès à la gare souterraine dans la continuité des traversées de la gare. Les accès à la gare souterraine sont liés aux autres accès (gare existante, arrêt TGV, connexion directe avec taxi, Kiss&Ride, vélo, parking).





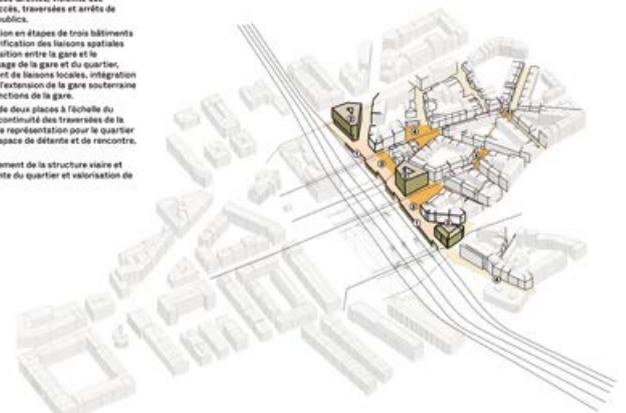
Grand principe 3: Côté sud, façade et lieu de représentation de la ville

1. Mise en place d'un grand espace urbain continu et généreux à l'échelle de la ville comme carte de visite. Bonne mise en relation des trois arrêts de transports publics majeurs.
2. Aménagement d'une place urbaine minéralisée comme espace de représentation de la gare, renforcement de l'urbanité, zone lente liée à la gare, lieu pour des activités du quartier et de la ville.
3. Aménagement d'un parc urbain arborisé, espace de représentation pour la cathédrale et la HEAD, zone lente; Délimitation de la place de la gare avec un pavillon (café, accès au parking, évit. station vélo).
4. Mise en place de zones de transition de qualité pour l'accès aux quartiers adjacents et au centre-ville: espace urbain cohérent, liaisons directes sans détours, relations visuelles, traversées attractives.



Grand principe 4: Côté nord, espace vivant à l'échelle du quartier

1. Création d'une nouvelle façade nord de la gare: adaptation à l'échelle et à la structure du quartier des Grottes, visibilité des différents accès, traversées et arrêts de transports publics.
2. Implantation en étapes de trois bâtiments de site: Clarification des liaisons spatiales et de la transition entre la gare et le quartier; Visage de la gare et du quartier, établissement de liaisons locales, intégration des accès à l'extension de la gare souterraine et autres fonctions de la gare.
3. Création de deux places à l'échelle du quartier en continuité des traversées de la gare, lieux de représentation pour le quartier et la gare, espace de détente et de rencontre, zone lente.
4. Développement de la structure viaire et bâti existante du quartier et valorisation de l'existant.



ÉQUIPE « AGENCE NICOLAS MICHELIN & ASSOCIÉS – CITEC –
MICHEL DESVIGNE PAYSAGISTE – BG »

Architecte-urbaniste

Agence Nicolas Michelin & Associés

Cour des Petites Ecuries 9 | 75010 Paris | France

Ingénieur mobilité

Citec Ingénieurs Conseils SA

Route des Acacias 47 | 1227 Les Acacias | Suisse

Architecte-paysagiste

Michel Desvigne Paysagiste

Rue du Renard 23 | 75004 Paris | France

Ingénieur civil et environnement

BG Ingénieurs Conseils SA

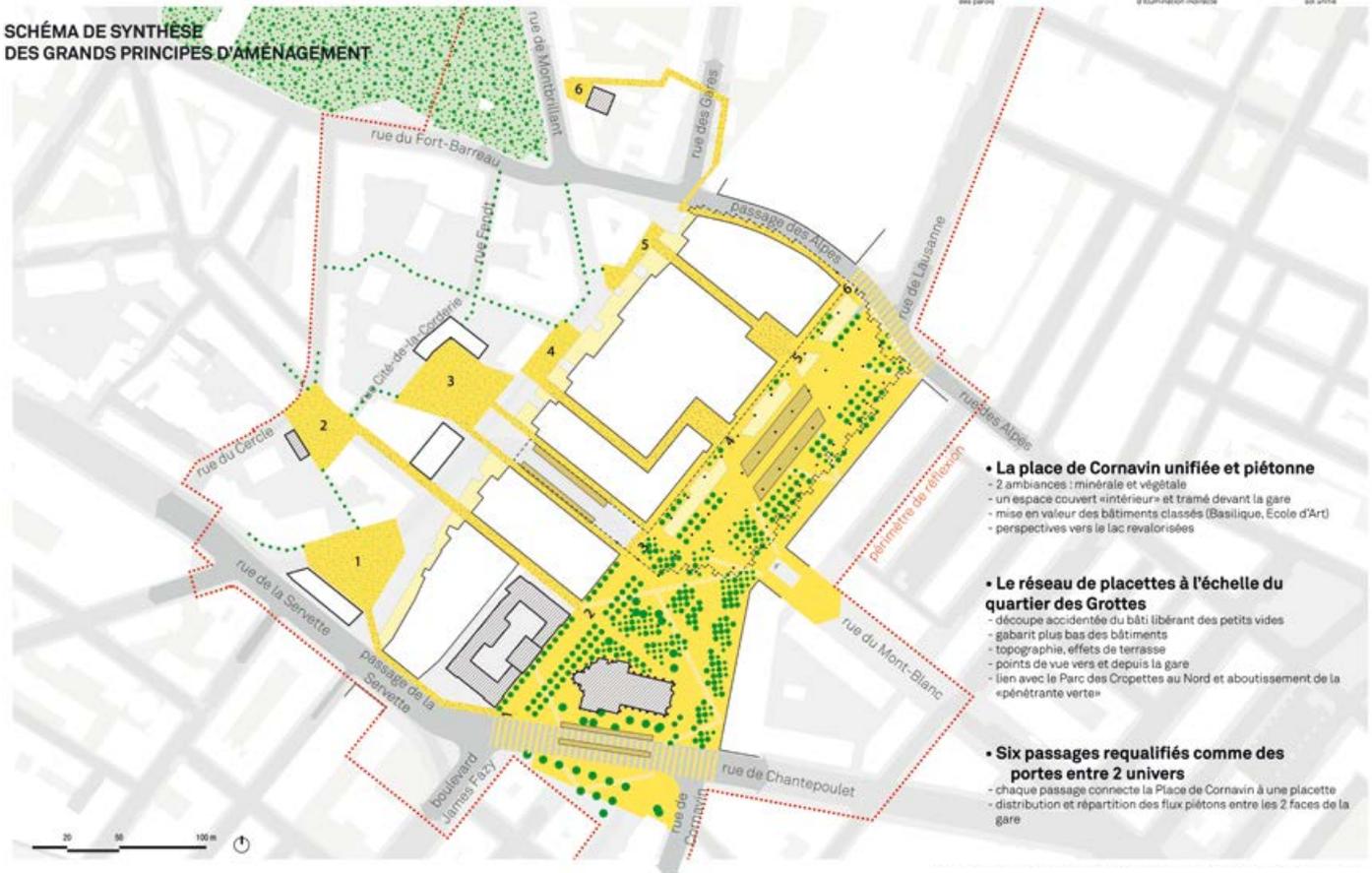
ARCenter | Route de Montfleury 3 | 1214 Vernier | Suisse

La requalification des espaces publics autour de la gare et le renforcement des interconnexions entre les quartiers sont au cœur de la proposition. L'approche sur la place de Cornavin exprime notamment une grande volonté de renforcer la qualité spatiale et esthétique de cette place par des interventions paysagères et architecturales identitaires fortes, dont un canopée couvrant l'ensemble de la place de Cornavin.

Le concept exprime également l'envie de renforcer l'intégration du monde souterrain existant dans le tissu urbain afin de valoriser cet espace pour la gestion des flux et l'animation du pôle. Cependant, les ouvertures proposées pour connecter ce monde souterrain au monde en surface impactent considérablement l'organisation des flux piétons et des transports publics à travers la place de Cornavin.

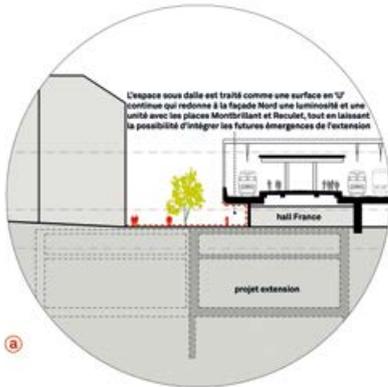
Le collège d'experts constate que le concept proposé pourrait risquer d'accentuer le déséquilibre déjà existant entre le Nord et le Sud de la gare. En effet, les interventions fortes se concentrent essentiellement au Sud du pôle devenant ainsi la carte de visite pour l'agglomération de Genève. L'intégration de la place de Montbrillant, la transition avec le quartier des Grottes et la gestion des flux à travers la gare, tous des enjeux principaux pour la réorganisation du pôle urbain de Cornavin, ne sont que peu développés.

**SCHÉMA DE SYNTHÈSE
DES GRANDS PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT**

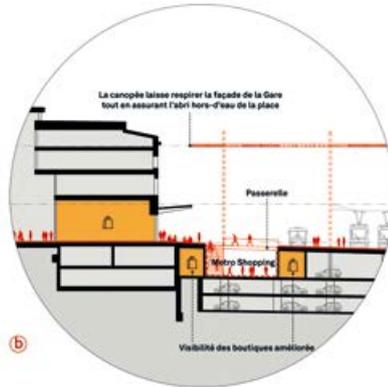


- La place de Cornavin unifiée et piétonne**
 - 2 ambiances : minérale et végétale
 - un espace couvert «interieur» et tramé devant la gare
 - mise en valeur des bâtiments classés (Basilique, Ecole d'Art)
 - perspectives vers le lac revalorisées
- Le réseau de placettes à l'échelle du quartier des Grottes**
 - découpe accidentée du bâti libérant des petits vides
 - gabarit plus bas des bâtiments
 - topographie, effets de terrasse
 - points de vue vers et depuis la gare
 - lien avec le Parc des Crochettes au Nord et aboutissement de la «pénétrante verte»
- Six passages requalifiés comme des portes entre 2 univers**
 - chaque passage connecte la Place de Cornavin à une placette
 - distribution et répartition des flux piétons entre les 2 faces de la gare

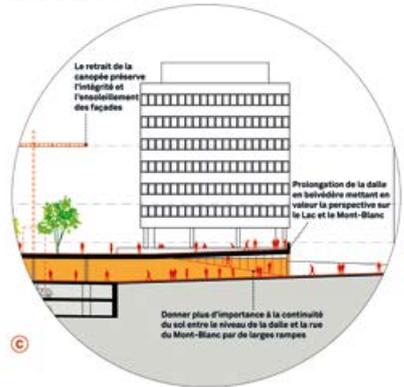
L'ÉPAISSEUR DES FAÇADES : TRAVAILLER LE LIEN DESSUS-DESSOUS



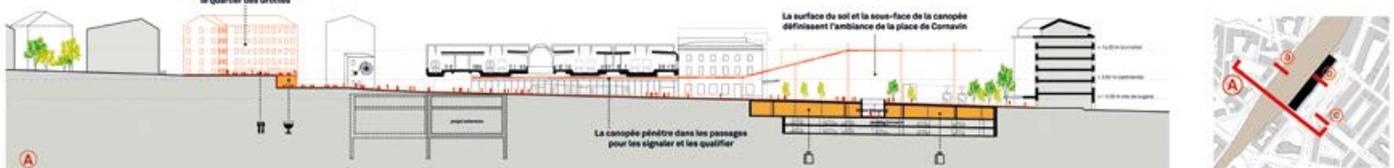
RÉVÉLER ET OUVRIR LA GALERIE MARCHANDE



RETROUVER DES CONTINUITÉS PIÉTONNES ENTRE LA PLACE CORNAVIN ET SES RUES ADJACENTES

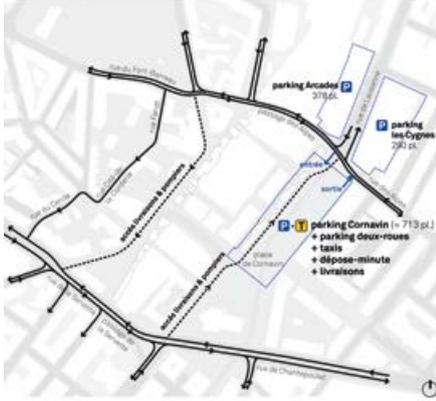


ACCOMPAGNER LES PARCOURS ET OUVRIR LES LOINTAINS
Bâti en concordance avec le quartier des Grottes



ORGANISER LE TRANSPORT INDIVIDUEL ET LE STATIONNEMENT

ÉCARTER LES VÉHICULES MOTORISÉS DE LA PLACE EN FAVORISANT UNE ACCESSIBILITÉ PAR LE SOUS-SOL



MAILLER LES FLUX CYCLISTES EXISTANTS EN OFFRANT UN PARCOURS SÉCURISÉ ET DES STATIONNEMENTS SUFFISANTS



FACILITER L'INTERMODALITÉ ET LES LIAISONS VERTICALES

RATIONALISER LES ÉMERGENCES, AMÉLIORER LES CONNEXIONS ENTRE LES NIVEAUX DE SOL



COMPACTER LES FLUX DE TRANSPORTS EN COMMUN AU PLUS PRÈS DE LA GARE, DÉSENCHÈVÊTRER LES LIGNES DE TRAMWAY POUR UNIFIER L'ESPACE PIÉTON

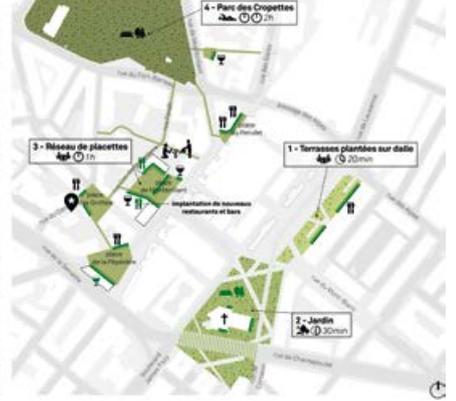


FAIRE COEXISTER LES FLUX ET LE CALME

MATÉRIALISER LES LIGNES DE DÉSIR PIÉTONNES EN CONNECTANT LES POLARITÉS LOCALES, CONFORTER L'ANIMATION DES REZ-DE-CHAUSSÉES



OFFRIR DES LIEUX CALMES D'ATTENTE OU DE LOISIRS, OUVRIR LES REZ-DE-CHAUSSÉES SUR L'ESPACE PUBLIC



TROIS STRATES EN DIALOGUE



ÉQUIPE « CŒURNAVIN »

Architectes-urbanistes

Güller Güller architecture urbanism

Grubenstrasse 12 | 8045 Zurich | Suisse

MSV architectes urbanistes

Rue Eugène-Marziano 39 | 1227 Les Acacias | Suisse

Ingénieurs mobilité

mrs Partner SA

Birmensdorferstrasse 55 | 8004 Zurich | Suisse

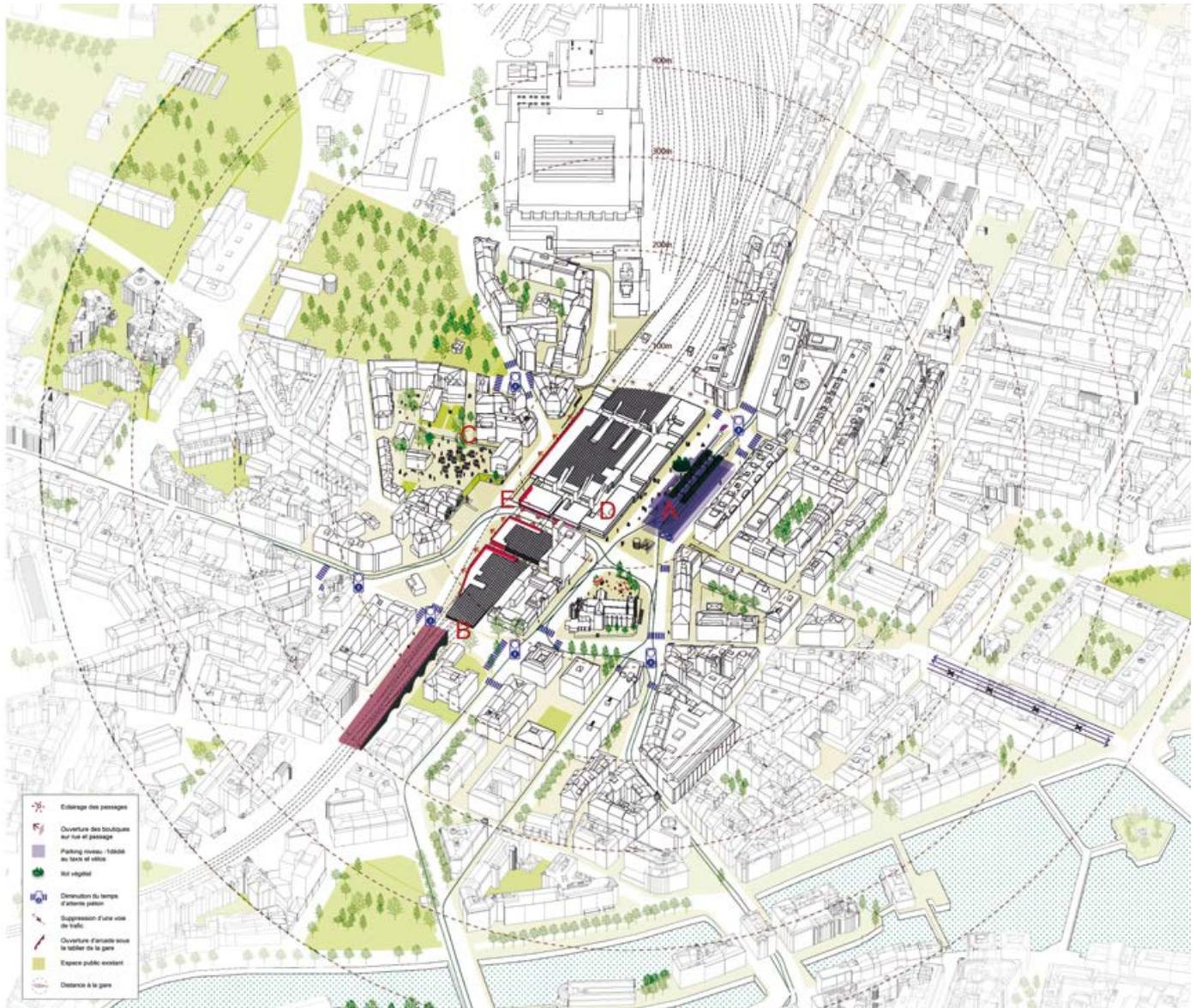
bcph Ingénierie

Rue du Léopard 7 | 1227 Carouge | Suisse

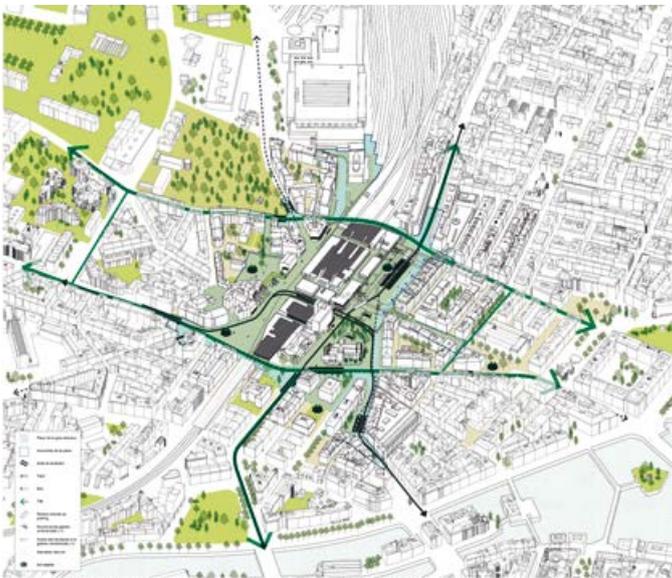
Le concept proposé aborde la requalification complexe du pôle urbain de Cornavin essentiellement comme la gestion d'un processus de transformation urbaine. Les différentes thématiques essentielles à traiter, comme la requalification des espaces publics, la réorganisation de l'interface de transports publics ou encore la restructuration du milieu bâti, sont présentées comme des démarches exposées pour elles-mêmes mais néanmoins interconnectées répondant à des processus de gestion différenciée.

La transformation urbaine semble ainsi être le résultat d'un processus exprimé comme complexe, mais qui n'est pas guidé par une image urbaine identitaire et forte issue d'enjeux identifiés.

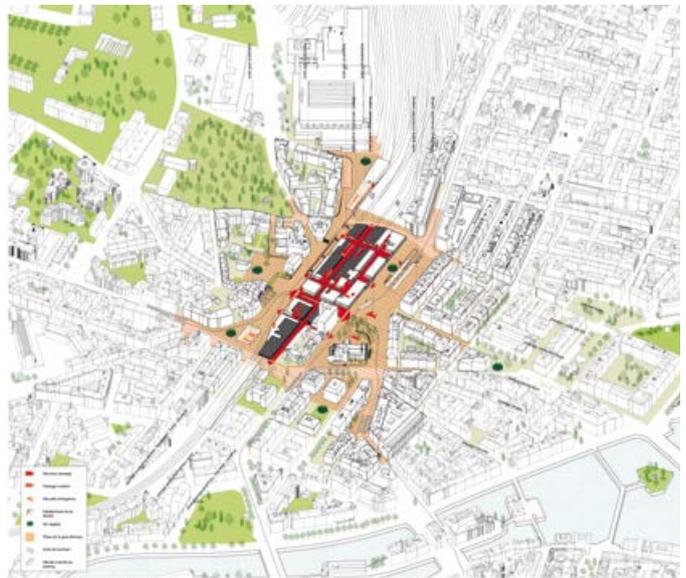
Le collège d'experts relève l'importance donnée à la gestion du processus pour la réussite de la requalification urbaine. Cependant, il estime que la constitution d'une vision forte et convaincante est cruciale pour réussir cette requalification complexe de longue durée.



Plan régisseur Cœurnavin, mise en oeuvre de l'accueil accueillant : paquets bisannuels de petites mesures inscrites dans les stratégies-levier



Plan régisseur Cœurnavin, mise en oeuvre de la charnière vivante : donner une nouvelle grandeur au site, réorganiser les réseaux



Plan régisseur Cœurnavin, mise en oeuvre du hub aéré : reconstituer la gare, ouvrir à l'intérieur et vers l'extérieur



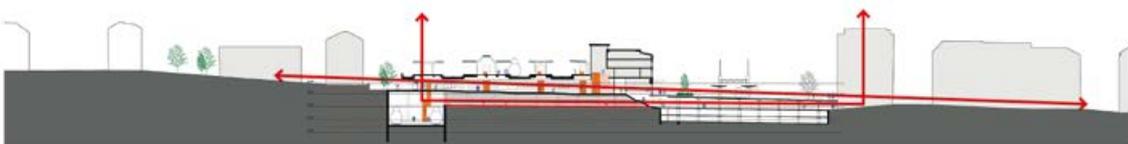
Plan régisseur Cœurnavin, mise en oeuvre du morceau de ville : développer les quartiers et leurs espaces à 360° autour de Cornavin

Les relations longitudinales renforcées, dans et le long de la gare (façade nord, gare souterraine)

■ position des passages inférieurs transversaux



Les perméabilités au niveau de la rue améliorées (confort piéton), les mondes souterrains connectés entre eux



Editeur

Ville de Genève

Département des constructions et de l'aménagement

Graphisme

forchic | Virginie Fürst

Impression et reliure

Atar Roto Presse SA, Genève

Nombre d'exemplaires

500

Crédits photographiques

Couverture | Serge Fruehauf

Maquette p. 26 | Nicole Zermatten | Ville de Genève

Plan de situation | source SITG/SEMO

