

## ■ CONCOURS D'ARCHITECTURE

# L'envers de la gare de Cornavin s'offre un lifting

Les espaces publics situés à l'arrière de la gare, côté Montbrillant, sont aujourd'hui fortement dénaturés par le trafic de transit. Pour les requalifier et les dédier à la mobilité douce, la Ville de Genève a organisé un concours d'architecture dont les quatre projets primés ont été révélés en décembre dernier. Le lauréat, Monnier Architecture du Paysage de Lausanne, s'est entouré d'une équipe pluridisciplinaire (Giorgis Rodriguez Architectes, Transitec, Edms et Lumière Electrique) pour mener à bien son projet «Girard aux Grottes». Cette procédure ouverte de concours s'inscrit dans le cadre de l'extension de la gare, qui prévoit un dédoublement du nombre de voyageurs journaliers à l'horizon 2030.

Bien que «Girard aux Grottes» ne doive se concrétiser qu'après le chantier colossal de la gare récemment ajourné, les premières études peuvent d'ores et déjà commencer; elles seront menées en étroite coordination avec le projet ferroviaire. Au nord-ouest de la gare, le périmètre de concours - marqué par le viaduc du quai 8 - s'étend sur près de 450 mètres de long, de l'Îlot 13 jusqu'à la Servette. Les nouveaux aménagements de surface permettront de créer une couture entre des lieux au caractère diamétralement opposé: le quartier populaire et cosmopolite des Grottes d'une part, essentiellement composé d'immeubles de logement, de commerces et d'infrastructures de petite taille; la gare de Cornavin d'autre part, vouée à changer d'échelle pour devenir une mé-



La future place des Gares.



La nouvelle place de la Pepinière, avec au fond l'édicule en verre.

gastructure de transport d'importance nationale au cours de la prochaine décennie. Le trafic individuel motorisé sera supprimé dans tout le secteur. De larges espaces se verront ainsi libérés pour les mobilités douces, avec la création à terme de 5000 places de vélos. En parallèle, les participants au concours avaient pour mission de mener une réflexion sur la densification du quartier des Grottes; cette dernière (en coordination avec le Plan localisé de quartier révisé) verrait l'implantation de trois nouveaux bâtiments destinés au logement et aux activités. Enfin, les enjeux climatiques sont à intégrer, avec la problématique des îlots de chaleur, devenue cruciale dans nos villes.

## Appaiser et rafraîchir

Le projet retenu offre une continuité spatiale, tout en créant des accès à la gare. Quatre places, deux nouvelles - de la Pépi-

nière (côté rue de la Servette) et des Gares - et deux existantes - celles de Montbrillant et du Reculet - formeront un ensemble cohérent, mais marqué par des ambiances diversifiées. «C'est le rapport entre le dessous et le dessus qui a guidé notre philosophie, indique Maxime Monnier, du bureau pilote. Nous avons également cherché à désencombrer l'espace public, avec comme volonté affirmée de retrouver les qualités intrinsèques du lieu. Enfin, la topographie du site, en pente, a dicté nos propositions, notamment pour le choix des végétaux». Au-dessus des futures voies de chemin de fer se trouve un vaste plateau minéral central, libre et ouvert, caractérisé par une faible épaisseur sur dalle. Aux extrémités du périmètre, deux squares abondamment plantés offriront au quartier comme aux passagers des espaces ombragés et «tranquillisés».

Les places et rues seront couvertes d'un revêtement semi-perméable (gravier stabi-

lisé et pavés), laissant passer partiellement les eaux de pluie et limitant l'effet d'îlot de chaleur. Ce revêtement carrossable confère au site une image conviviale; il permet des usages multiples. Des bosquets d'arbres plantés de manière libre ponctuent l'espace et deviennent des repères dans la ville. L'aménagement paysager est pensé de manière à s'intégrer dans la pénétrante de verdure créée par le dispositif de parcs de la rive droite.

## L'identité d'un bâtiment ferroviaire

La future gare deviendra visible grâce à des moyens simples: percevoir les trains à travers une paroi vitrée et signifier les trois accès à la gare par un traitement homogène de la partie centrale. Un auvent protégera les usagers du soleil et des intempéries. Le choix des verres et de leur assemblage génère une texture unique, qui évoque les verrières des gares de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Servant de panneau antibruit, la surface pourrait également produire de l'énergie photovoltaïque. «Il s'agit essentiellement d'une structure en métal, qui repose sur un minimum de points porteurs valorisant le sol et la fluidité des parcours. Cette structure est remplie d'écaillés en verre qui confèrent légèreté et luminosité. Le même langage architectural se retrouve sur les deux émergences latérales. Ces édicules fonctionneront la nuit comme des lanternes, signalant les accès à la gare souterraine, explique Timothée Giorgis, en charge du concept architectural. La présence mesurée des interventions architecturales permet de valoriser le précieux sol et l'espace public étroit caractéristique de cette partie de la ville». Une économie de moyens que les citoyens ne manqueront pas d'apprécier... ■

Véronique Stein