

CŒURNAVIN

Enjeux et éléments d'un plan régisseur pour Cornavin

MEP restructuration du pôle urbain de Cornavin, phase 1, Rapport « analyse et propositions »
Groupement Güller Güller – MSV – mrs partner – BCPH, 27 mars 2017

MEP restructuration du pôle urbain de Cornavin
Phase 1, Rapport « analyse et propositions »

27 mars 2017

Güller Güller – MSV – mrs partner – BCPH
c/o Güller Güller architecture urbanism
Michael Güller (pilote)
Grubenstrasse 12
8045 Zürich, Suisse
tél +41 44 212 38 91
mail michael@ggau.net

Enjeux du projet	5
Notre lecture du site	7
Notre proposition : 4 fondements, et des stratégies-levier pour les réaliser	9
Accueil accueillant	10
Charnière vivante	16
Hub aéré	22
Morceau de ville	28
Les 4 fondements ensemble : le plan régisseur V1.0	35

ENJEUX DU PROJET

Une multitude d'acteurs ont été, sont et seront encore à l'avenir impliqués dans la planification et la mise en œuvre d'une grande diversité d'interventions en lien avec la gare Cornavin, le hub de transports publics urbains et les différents lieux qui se sont constitués autour de la gare. On constate aujourd'hui qu'il manque, aux actions et contributions de ces acteurs, une idée claire et partagée sur l'avenir du quartier gare, permettant de donner du sens à l'action, de converger vers une amélioration constante et durable des lieux pour le bien de tous.

Il s'agit donc, avec le projet « restructuration du pôle urbain de Cornavin » de **développer un cadre de réflexion, une posture de base, accompagnée d'une méthode et de stratégies pour sa mise en œuvre**. Cela doit permettre de coordonner et d'orienter les actions de tous les acteurs impliqués dans le façonnement du secteur de Cornavin pendant les 10 ans à venir, et de préparer la suite. Il n'existe à l'heure actuelle aucun besoin de solutions figées, mais il faut développer une manière de faire simple et efficace. On parlerait d'un travail au caractère d'une régie, et donc d'un outil qu'on appellerait le **plan régisseur pour Cœurnavin**. Quoique fassent les acteurs, en phase initiale de chaque processus il faut travailler ensemble les fondements du cadre de réflexion.

C'est ainsi qu'en lieu et place des approches sectorielles habituelles (ingénieurs ou urbanistes ou paysagistes ou programmistes) il s'agit de **développer des approches intégrées, pragmatiques et innovatrices** comprenant en même temps :

- des **visions à long terme** autant que l'identification des **urgences du moment** (le phare et l'acte premier)
- une attitude générale de projet, visant à se donner de la marge de manœuvre, identifier et développer les leviers d'actions.

Pour vous Maître d'Ouvrage, il s'agit d'**identifier l'équipe**, les gens avec qui vous voudrez travailler pendant 10 ans à la valorisation de Cornavin comme hub et comme lieu dans la ville. Des enthousiastes ... nous.



NOTRE LECTURE DU SITE

Notre regard sur le site nous mène à identifier quatre enjeux, quatre constats qui guident la suite de notre réflexion :

Qualité

Celle-ci n'est pas aujourd'hui à la hauteur du rôle et de l'envergure d'un tel lieu et programme.

Générosité

L'espace est très important avec de grandes potentialités et opportunités, mais mal utilisé.

Perméabilité

La gare souterraine est une opportunité pour rendre le système gare plus perméable, ouvert.

Dynamique de projet

La démarche engagée s'insère dans une entreprise déjà en cours. Aujourd'hui, on entre dans une phase de coordination plus ample et de mise en système.

Qualité

Le ressenti d'une qualité faible dans les environs de la gare de Cornavin est largement partagée. Mais cette situation ne naît pas de rien. La réalité n'est pas simple et personne n'est directement responsable de la situation actuelle :

- le programme pour les espaces censés être ouverts est très chargé et compliqué : accessibilité des voyageurs, flux piétons toujours plus importants, circulation et arrêts des transports publics, circulation et stationnement des véhicules individuels, livraisons, taxis, quartier, commerces, etc.
- les contraintes sécuritaires, les normes sont nombreuses
- l'extension de capacité de la gare est difficile, les études techniques et les choix politiques de l'extension au moyen de la gare souterraine ont avancé jusqu'à présent de manière isolée, sans intégration urbaine
- les processus sont également loin d'être aisés : les circuits de validation, le calendrier et cadre financier, l'émergence de nouvelles questions et les latitudes du projet urbain face à des acteurs tels que les CFF, etc.

Loin de cette complexité, le vécu du quartier de la gare est péjoré par **l'ensemble des petites interventions nécessaires mais qui ne se sont jamais faites**. Le passant, le voyageur ou le visiteur des lieux se perd dans un espace peu lisible, peu compréhensible. Le maillage de cheminements existe en grande partie mais il a été rendu inconfortable voire incohérent au fur et à mesure par une adjonction de fonctions dans un ordre dispersé.

Tout autour et à proximité, il y a de multiples identités de quartiers, fortes et attractives, hétérogènes avec des tissus authentiques, divers – le système Cornavin se trouve à leur convergence mais malheureusement sans identité propre si ce n'est « le lieu de la gare ». On cherche presque en vain lisibilité, identité.

Générosité

Autour de la gare, on trouve **un espace qui est très grand, mais sans « grandeur »** : il n'est que partiellement utilisé et mis en valeur, dans le cœur directement devant la gare, et seulement d'un côté.

En plus de l'espace limité utilisé, cet espace est très fragmenté :

- Un espace occupé par de nombreux usages (ex. taxis, bus, livraisons, stationnement vélo) qui impactent la transversalité, l'appropriation de l'espace
- Des passages et des arrêts de lignes de transports publics multiples et disséminés peu logiques et qui occupent l'espace dans des lieux de passages.

Un atout important pour développer la générosité du lieu réside dans le fait que la gare est « en-dessus et (à l'avenir) en-dessous », mais non pas au niveau 0, niveau de la ville.

Perméabilité

Aujourd'hui, la gare Cornavin est une gare qui fonctionne de manière isolée : une blackbox fermée dont les relations vers l'extérieur sont réduites à leur portion congrue. Les passages inférieurs sont internalisés, les débouchés sur la ville sont peu nombreux et se trouvent uniquement au cœur du système, nécessitant des détours pour l'usager et engendrant des goulets d'étranglements.

La circulation dans la gare est saturée trois ans après la mise en service d'espaces pourtant plus généreux que par le passé. Les passages au travers de la gare sont mal identifiés, en partie fermés la nuit ou sur des axes parfois routiers (par exemple passage Montbrillant) peu accueillant et inconfortable pour le piéton.

L'arrivée de la gare souterraine constitue une formidable opportunité de **restructurer la gare existante de manière fondamentale** : la nouvelle gare non pas comme une annexe à la gare existante, mais la « gare de l'avenir » qui fonctionne selon une nouvelle logique.

Dynamique de projet

Les études, mais aussi les réalisations des dernières années témoignent de la volonté d'aller de l'avant et de faire évoluer le lieu et son fonctionnement. On ne se trouve pas dans le temps 0 d'une nouvelle époque, lancée par l'ouverture de la réflexion sur la gare souterraine, mais **on s'inscrit dans une démarche de changement en cours depuis longtemps**, et qui pourra se poursuivre indépendamment de l'arrivée de la gare souterraine.

NOTRE PROPOSITION : 4 FONDEMENTS, ET DES STRATÉGIES-LEVIER POUR LES RÉALISER

En lien avec notre lecture du site, nous proposons comme cadre de réflexion et de travail quatre fondements complémentaires qui permettent, au moyen de leurs « stratégies-levier » (stratégies susceptibles de mettre Cœurnavin en mouvement) de répondre aux grands enjeux identifiés :



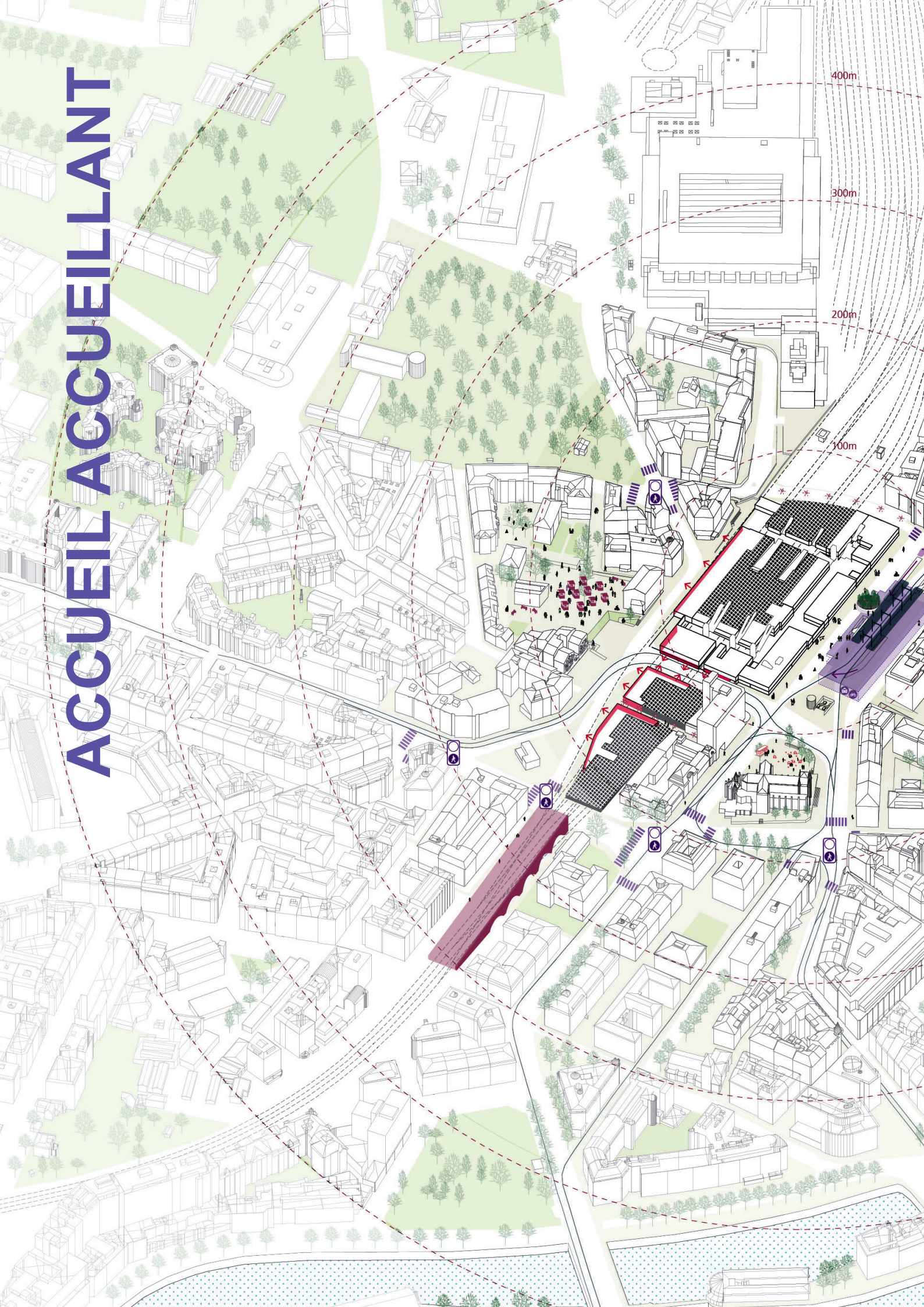
Ainsi, avec les 4 fondements et leur concrétisation au moyen de stratégies-leviers et de mesures et d'interventions spécifiques, le plan régisseur émerge. Il permettra de gérer l'évolution du site dans le temps en orientant les contributions des multiples acteurs.

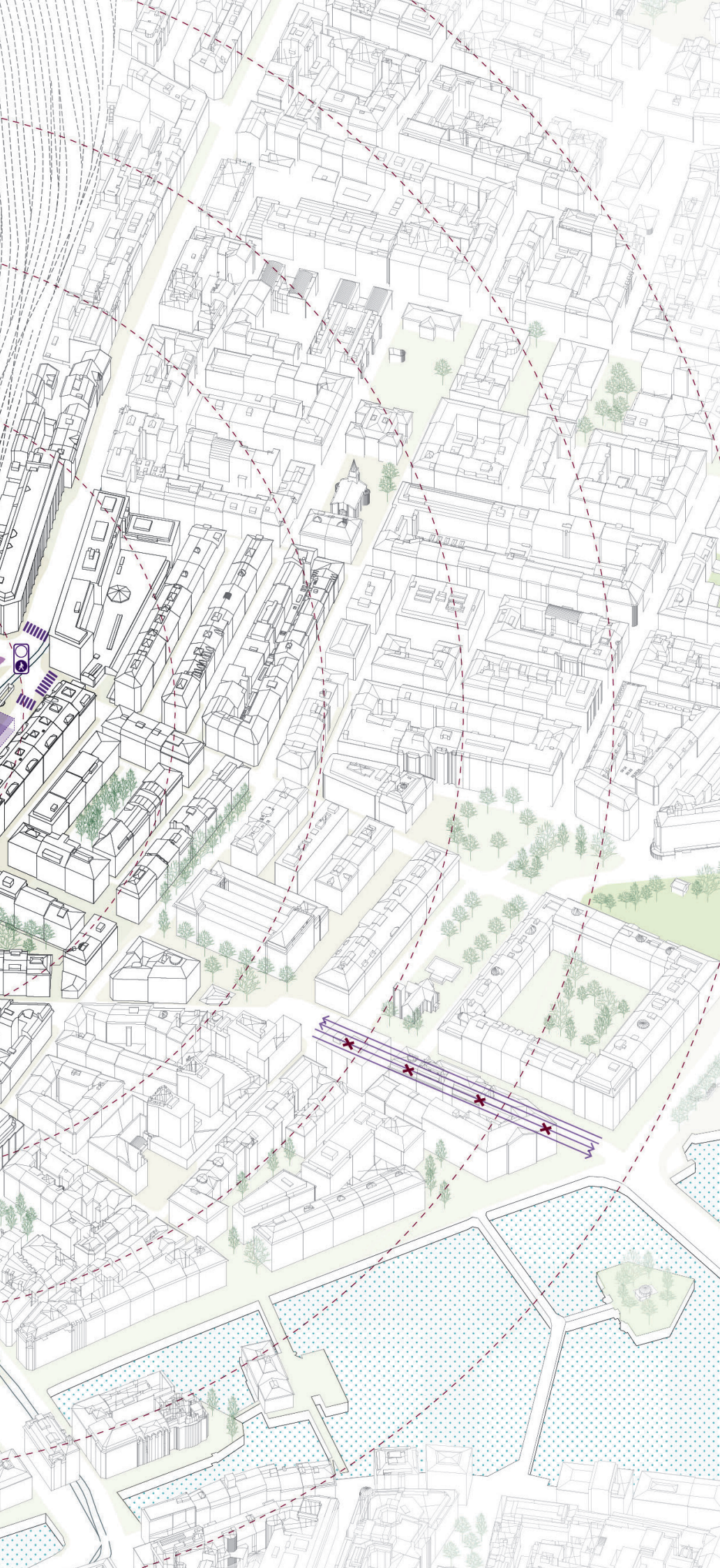
A noter pour la phase 1 du MEP Cornavin : en vue des informations peu abondantes disponibles à l'heure actuelle, et l'absence d'interactions avec les multiples porteurs de démarches et de projets dans le secteur Cornavin, un travail de projet précis est impossible à l'heure actuelle. Les propositions de cette phase du MEP montrent nos intentions et correspondent à nos intuitions pour le site.

Ces quatre fondements aident à **comprendre pourquoi agir, mais surtout aussi comment et quand**. Ils correspondent également à des entrées opérationnelles complémentaires telles que :

- (souvent) des petites **mesures simples, immédiatement réalisables** qui permettent au fur et à mesure de développer un lieu qualitatif, confortable et accueillant, facilement utilisable ► **accueil accueillant**
- les **mesures qui exigent des travaux plus ou moins importants** pour faire de Cornavin une véritable charnière urbaine, facilement lisible, entre quartiers, entre modes de transports urbains (MD et TP) ► **charnière vivante**
- les **opportunités et exigences émergentes en lien avec l'arrivée de la gare souterraine**, en anticipation et suite à sa mise en service, qui restructureront la gare et donc le hub depuis son cœur ► **hub aéré**
- des mesures et actions à une échelle plus large qui complètent **l'intégration du projet dans le tissu économique et social** pré-existant ► **morceau de ville**

ACCUEIL ACCUEILLANT





-  Eclairage des passages
-  Ouverture des boutiques sur rue et passage
-  Parking niveau -1 dédié au taxis et vélos
-  Ilot végétal
-  Diminution du temps d'attente piéton
-  Suppression d'une voie de trafic
-  Ouverture d'arcade sous le tablier de la gare
-  Espace public existant
-  Distance à la gare

ACCUEIL ACCUEILLANT // QUALITÉ

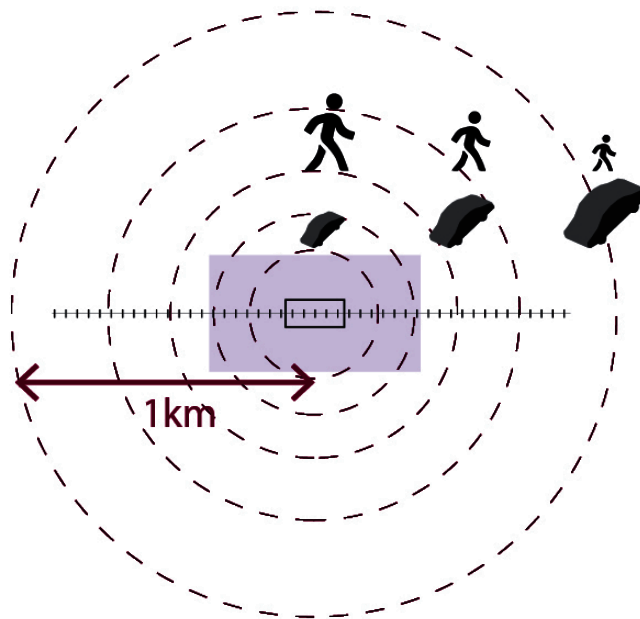
Vers une vraie centralité urbaine ; la qualité jusque dans le détail ; augmenter la lisibilité du lieu

- ▶ ACTEURS : à réaliser de manière ad'hoc : tous les acteurs s'identifient à une dynamique d'amélioration constante
- ▶ ECHEANCES : tout de suite / de manière récurrente (p.ex. paquets bisannuels d'interventions)

Posture de base

Au-delà d'être un lieu d'arrivée et d'accueil, ce fondement vise la **qualité accueillante du secteur Cornavin** :

- Créer un lieu attractif : tout de suite, et de manière continue, agir sur la qualité et la facilité d'usages
- Organiser les fonctions : organiser la coexistence des fonctions et redistribuer les surfaces, selon une vue systémique et qualitative
- Donner à voir l'envergure du site : la centralité à la fois d'envergure métropolitaine et extrêmement proche des riverains doit se retrouver au travers de principes comme la priorité aux piétons et le confort des usagers,
- Etendre la dynamique qualitative de Cornavin en profondeur dans la ville : l'espace gare ne se résume pas à une place ; son aire d'influence commence déjà à 1km voire plus loin



La logique opérationnelle est celle de **l'action immédiate, rapide** :

- Sortir de l'imbrication : sortir les actions qui peuvent être menées maintenant sur la base d'un travail d'identification, à moindre coût, sans devoir changer l'ensemble du système,
- Accepter l'évolutivité : des actions menées à court terme doivent pouvoir être remises en question en fonction de l'évolution du site,
- Dynamiser le site : agir de manière continue en répondant rapidement à des contraintes, des besoins,
- Donner de la visibilité à la restructuration : les petites mesures aident à montrer que les acteurs bougent, que le site évolue dans le bon sens

Chaque action fait partie du tout. Les intervenants peuvent et doivent s'inscrire dans la dynamique globale de la restructuration du pôle urbain de Cornavin selon les préconisations des 4 fondements. **Beaucoup de petites mesures changent le son de la musique.**

**Stratégies-levier
et interventions**

N°	Action / paquet
A1	DONNER UN SENTIMENT DE QUALITÉ ET D'OUVERTURE AUX ESPACES PUBLICS, CRÉER ET MAINTENIR DES CHEMINEMENTS PIÉTONS SANS ENTRAVES
	Valoriser les passages inférieurs, p.ex. améliorer les éclairages (p.ex. passage des Grottes, passage Montbrillant, ...) : éclairage urbain au lieu d'éclairages routiers
	Reporter le stationnement des vélos dans des stationnements en ouvrage (p.ex. au premier sous-sol de la place Cornavin) et dans des secteurs hors des cheminements directs piétons
	Reporter le stationnement des taxis en ouvrage (p.ex. au premier sous-sol de la place Cornavin) pour libérer le cheminement vers l'arrêt tram et vers la rue des Alpes
	Agir sur les horaires et la localisation des livraisons pour minimiser le stationnement de véhicules sur les cheminements piétons
	Compléter les traversées piétonnes vers les quartiers et promenades adjacents (parc des Cropettes par exemple)
	Adapter progressivement les principes de régulation lumineuse pour réduire les temps d'attente des piétons et fluidifier leurs parcours vers le centre-ville et les quartiers
A2	VALORISER LES LIEUX DE SEJOUR DANS L'ESPACE PUBLIC
	Diminuer partout où cela est possible le stationnement sur voirie
	Proposer des usages temporaires pour les lieux sous-utilisés (p.ex. basilique)
	Créer / valoriser les lieux de séjour p.ex. en accueillant des éléments de vert
A3	FACILITER ET RENDRE LISIBLE L'USAGE DES TP
	Améliorer continuellement la signalétique et l'information aux usagers
	Repositionner progressivement les arrêts des lignes de bus en fonction d'une vision à long terme
A4	PERMETTRE ET GENERER UNE OFFRE COMMERCIALE ORIENTÉE SUR L'ESPACE PUBLIC
	Ouvrir vers l'extérieur l'offre dans les passages intérieurs de la gare actuelle, ainsi que tout azimut dans les façades de la gare (notamment au nord)
	Adapter les secteurs de consommation "express" (accès aux TP), notamment pour animer certains espaces et pour délester les lieux de passage les plus engorgés : nouvelles arcades sur le passage Montbrillant
	Favoriser les activités commerciales dans le périmètre d'influence de la gare, en marge de la zone la plus dense en flux piétons
A5	PROFITER DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES EN LES REAFFECTANT
	Engager les démarches nécessaires pour reporter certaines fonctions dans le premier niveau du parking de Cornavin
	Engager un dialogue continu avec les propriétaires des bâtiments pour adapter de manière continue les utilisations



Place Cornavin libérée



Valoriser les passages inférieurs



Regagner les espaces pub

Références



Place de la Gare, La Chaux-de-Fonds - Frundgallina architectes



Cersaie 2008, Bologne - Novoceram



Kitchen Monument, Berlin - Raum



Public



Améliorer les connexions verticales



Ouvrir les rdc



Labor

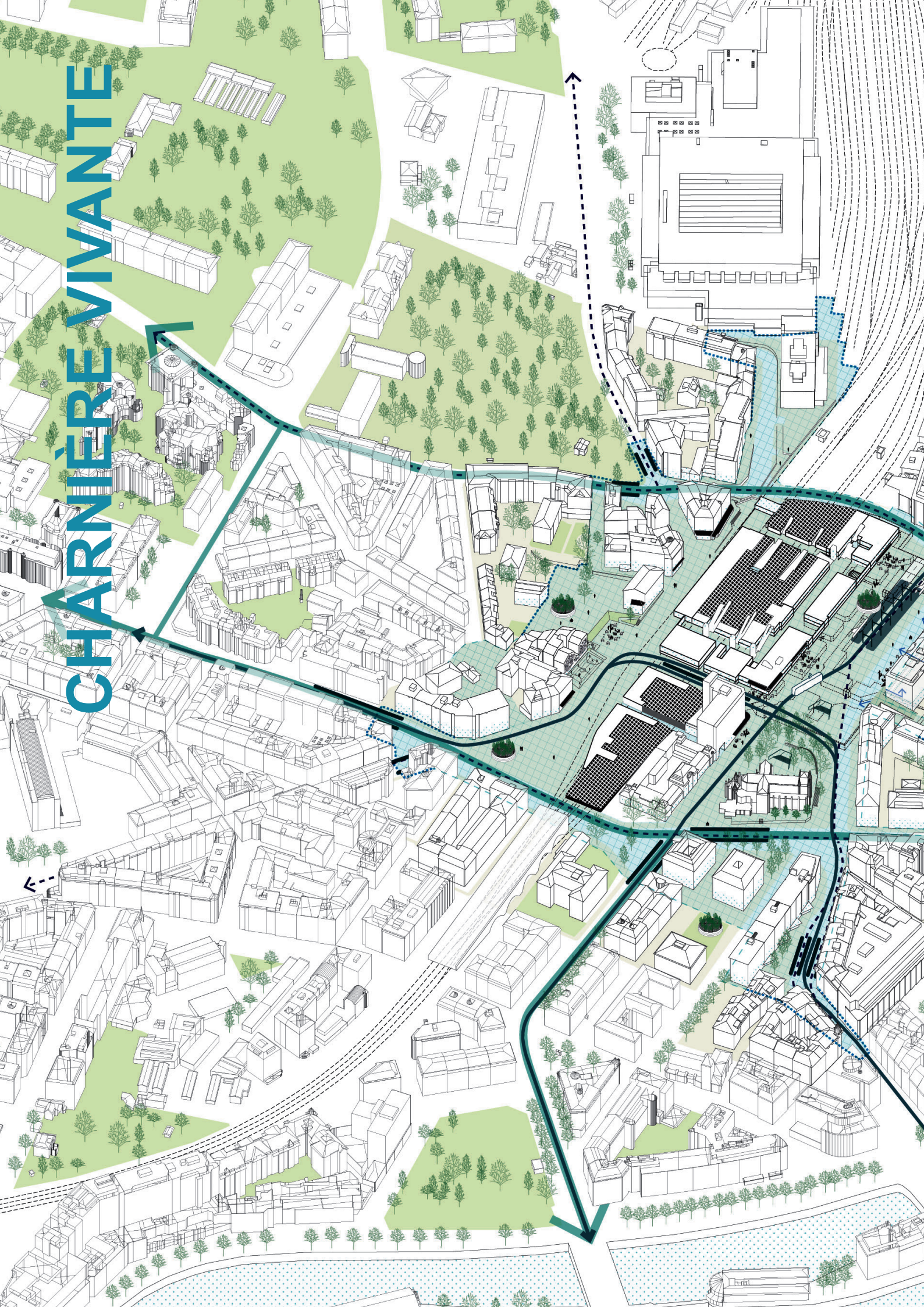


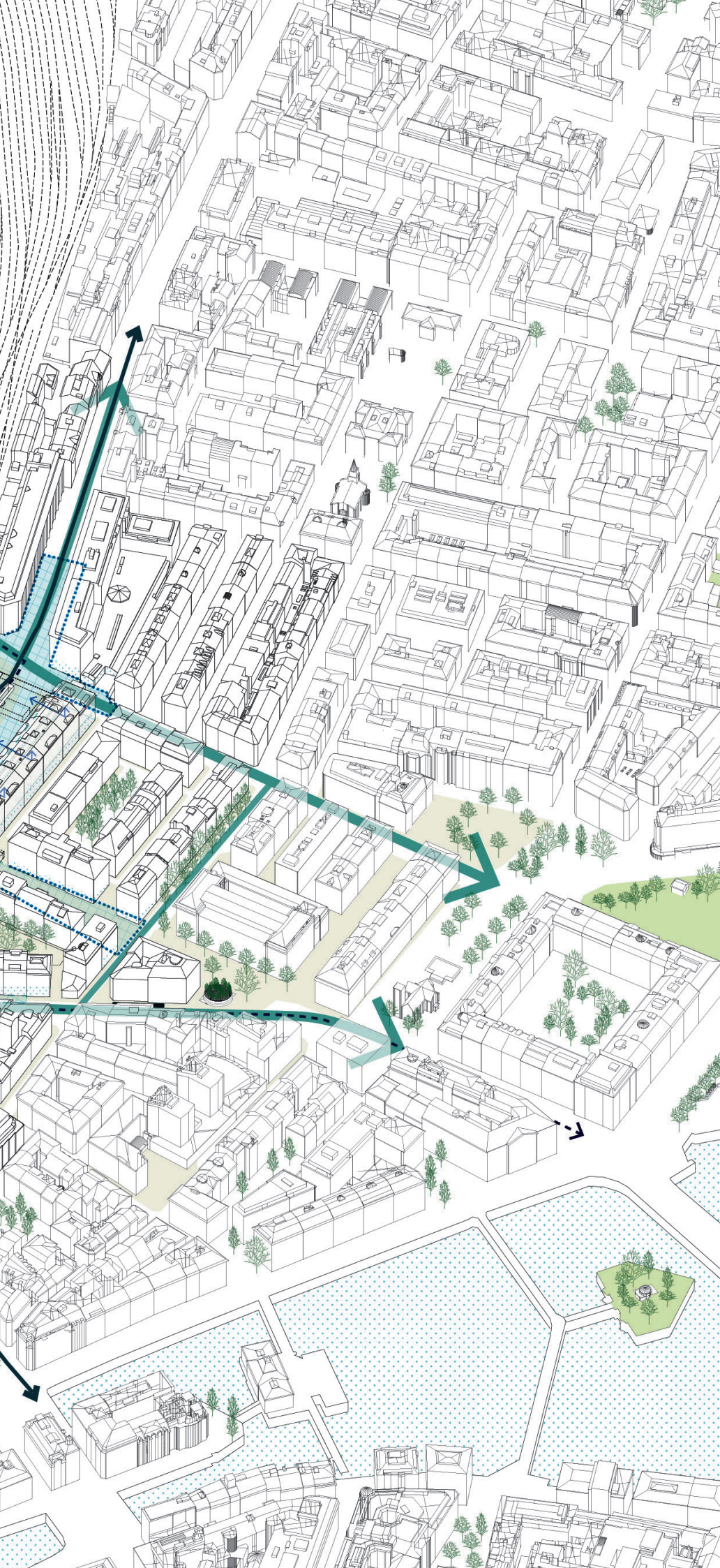
Rotterdam Centraal, Rotterdam - Arch. West 8



Viaduc des Arts, Paris - Arch. Patrick Berger

CHARNIÈRE VIVANTE





-  Place de la gare étendue
-  Accroches de la place
-  Arrêt de bus/tram
-  Tram
-  Bus
-  TIM
-  Rampe d'accès au parking
-  Nouvel accès galerie commerciale (-1)
-  Accès des boutiques à la galerie commerciale (-1)
-  Animation des rdc
-  Ilot végétal

CHARNIÈRE VIVANTE // GÉNÉROSITÉ

Améliorer les interfaces du hub, simplifier le système, ouvrir et agrandir le secteur de Cornavin

- ▶ ACTEURS : mettre Ville de Genève et Canton de Genève autour de la table
- ▶ ECHEANCES : en fonction des moyens financiers et des urgences (p.ex. chantier de la gare)

Posture de base

Le secteur de Cornavin est un carrefour :

- entre quartiers,
- entre la ville et son agglomération,
- entre l'agglomération et le contexte Européen.

Aujourd'hui, c'est un carrefour fonctionnel extrêmement complexe. Demain, ce sera une charnière vivante, un « lieu » dans la ville, dans la vie des gens. Plus qu'un carrefour fonctionnel il doit être un espace de rencontre, de liens entre quartiers, de marchés, de manifestations, d'événements. Pour citer Rémy Pagani: « A Genève, nous avons la chance d'avoir encore des quartiers populaires avec des logements bon marché. Celui des Grottes restera un quartier populaire. »

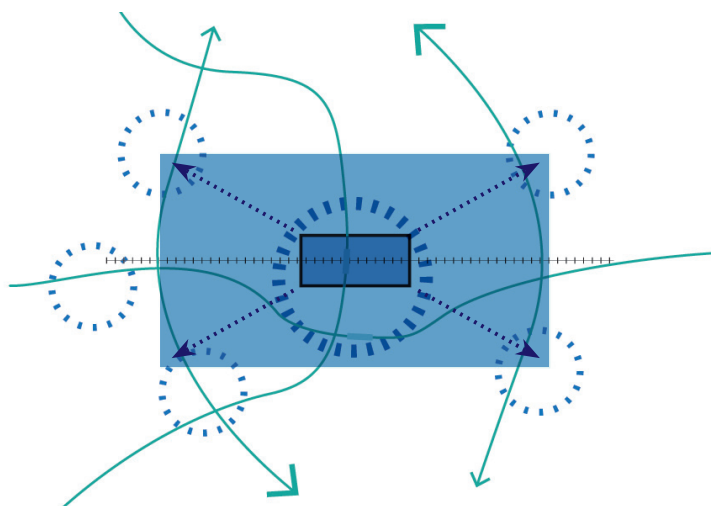
Donc :

- Simplifier systématiquement les parcours et les réseaux au lieu de les complexifier
- Donner de l'espace de respiration en sortie de la gare, à 360°
- Amener la ville, les quartiers jusqu'au cœur de la gare, renforcer la continuité du niveau 0, niveau de la ville
- Insuffler de la qualité aux espaces extérieurs (pas seulement sur la place de Cornavin mais aussi sur les cheminements d'accès, dans les quartiers, etc.)
- Travailler les ambiances dans le détail (p.ex. jusqu'aux bordures diverses)
- Rendre plus compréhensible le fonctionnement des transports publics pour l'utilisateur (simplicité, orientation, lecture, logiques de transbordement), décompresser le nœud multimodal
- Canaliser le transport individuel motorisé, simplifier le fonctionnement du réseau et des carrefours pour faciliter l'accès piéton au secteur de Cornavin

A noter que des options pour la structuration des réseaux sont à tester aussi sous la perspective de l'enchaînement dans le temps, p.ex. en lien avec l'organisation du chantier et la mise en service de la gare souterraine.

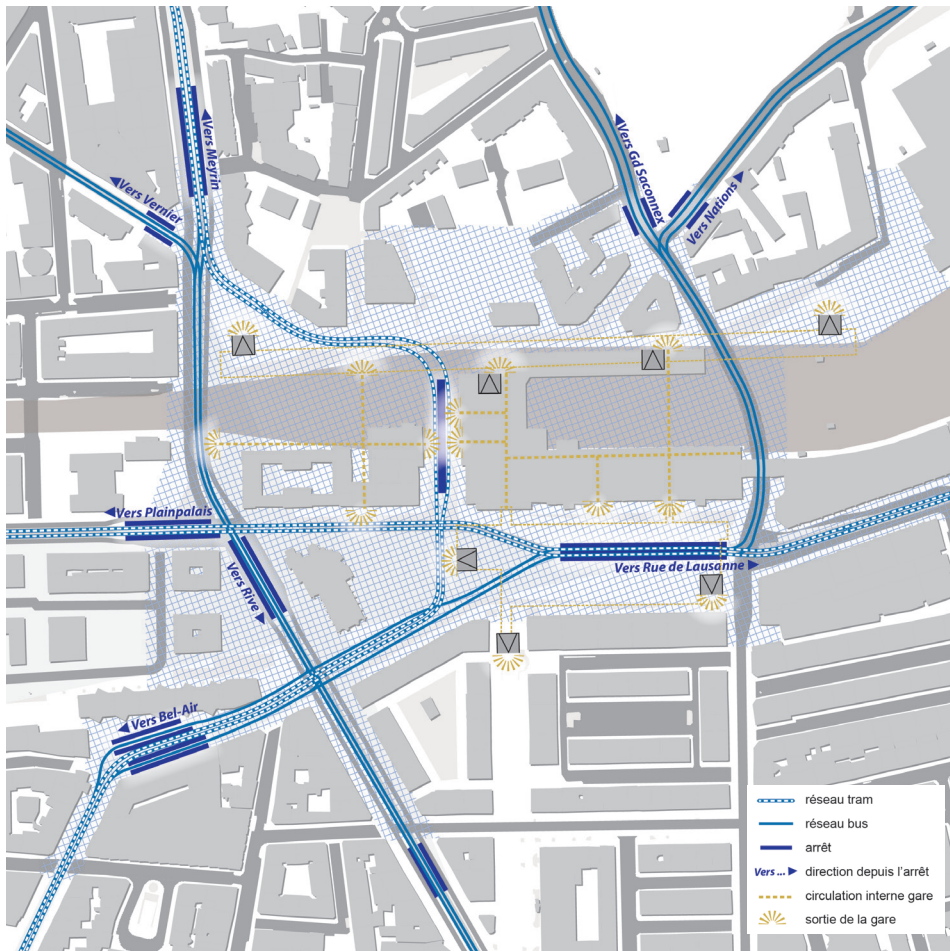
Avec cela, le vrai espace du secteur de Cornavin est élargi, de la place Cornavin actuelle à un espace généreux qui va de Coutance jusqu'au bâtiment de la poste, des Grottes jusqu'à la rue du Mont-Blanc.

- un grand espace ouvert en ville qui accueille le hub et plein d'autres choses : un lieu des rencontres et des liens dans la ville, concentration de flux, mais d'une manière généreuse
- le regard inversé : non plus l'espace que la gare prend dans la ville, mais la grande place urbaine qui accueille la gare. A titre de comparaison, Plainpalais accueille le cirque, les manifestations, le skatepark ; Cornavin accueille la basilique, le hub avec la gare, ...
- tous les bâtiments dans et autour de cet espace contribuant à son animation diverse et sa qualité de séjour.

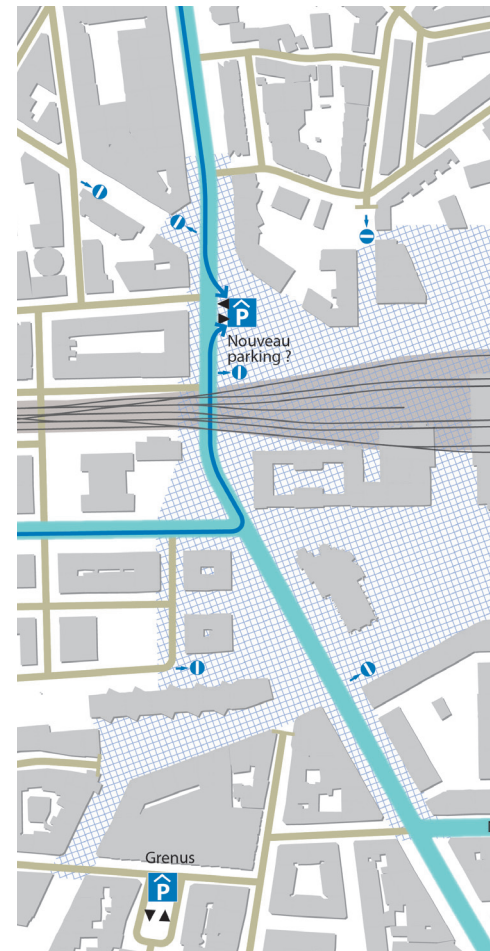


**Stratégies-levier
et interventions**

N°	Action / paquet
B1	REORGANISER PROGRESSIVEMENT LES LIGNES TP URBAINS EN FONCTION D'UNE VISION A MOYEN TERME ORIENTEE VERS L'USAGER
	Trams : 1 arrêt au cœur du système (passage Montbrillant) délesté d'autres mouvements, 1 arrêt sur la place de Cornavin ; d'autres arrêts en limite du système gare
	Bus : arrêts organisés par direction, accessible aisément et bien visibles depuis les sorties de la gare
B2	REORGANISER PROGRESSIVEMENT LE RESEAU ROUTIER AUTOUR DE CORNAVIN EN LE SIMPLIFIANT ET EN MINIMISANT LES CONFLITS ET LES EMPRISES
	Fermeture place de Cornavin + rue des Alpes à double sens
	James Fazy à double sens + fermeture de la sortie des Terreaux-du-Temple du 22 Cantons
	Fermeture de la place de Montbrillant au trafic (sauf livraison, urgences)
B3	AGIR SYSTEMATIQUEMENT SUR LA QUALITE ET LA CONTINUITÉ DES AMENAGEMENTS ET DES CHEMINEMENTS POUR L'ACCES AU HUB, DENSIFIER LE MAILLAGE TRANSVERSAL ET LONGITUDINAL
	Favoriser des voies de circulation étroites pour faciliter les traversées piétonnes et élargir les trottoirs
	Réaménager le bas de la rue du Mont-Blanc
	Remaniement du 1er sous-sol du parking sous la place Cornavin pour connecter la galerie marchande aux immeubles de la place n°12 à 22
	Ouverture de la galerie marchande (trémies, trous, ...)
	Valorisation des parcours longitudinaux au Sud et au Nord de la gare
	Accès le long la voie ferrée valorisés (p.ex. Arcades sur rue de Malatrex, voie verte le long des voies ferroviaires au sud du plan de voies)
	Modification parking souterrain / mise en place des réserves pour futures connexions transversales vers les 3 mezzanines de la gare souterraine
	Connexions MD à valoriser (compléter ?) entre gare et bords du lac et du Rhône
B4	FAVORISER DES AMENAGEMENTS DE L'ESPACE PUBLIC DE TYPE « PLACE » AUTOUR DE LA GARE, DANS LE PÉRIMÈTRE ÉLARGI
	Dans les secteurs mixtes TP / piétons, favoriser des bordures basses
	Réaménagement de l'ensemble de l'espace entre Coutance et la Poste / Grottes et place Cornavin en lien avec les surfaces libérées et les connexions de TP
	Favoriser des voies de circulation étroites pour limiter les vitesses et faciliter les traversées piétonnes
	Plantations introduites dans les places et espaces publics (continuité verte)
	Les bâtiments comme éléments d'une place (y compris les quadrilatères de la gare et leurs segments) : on est dans la place, non pas à côté de la place
B5	VALORISER LES QUARTIERS
	Valorisation du quartier Fazy-Terreaux (sans trafic de transit)



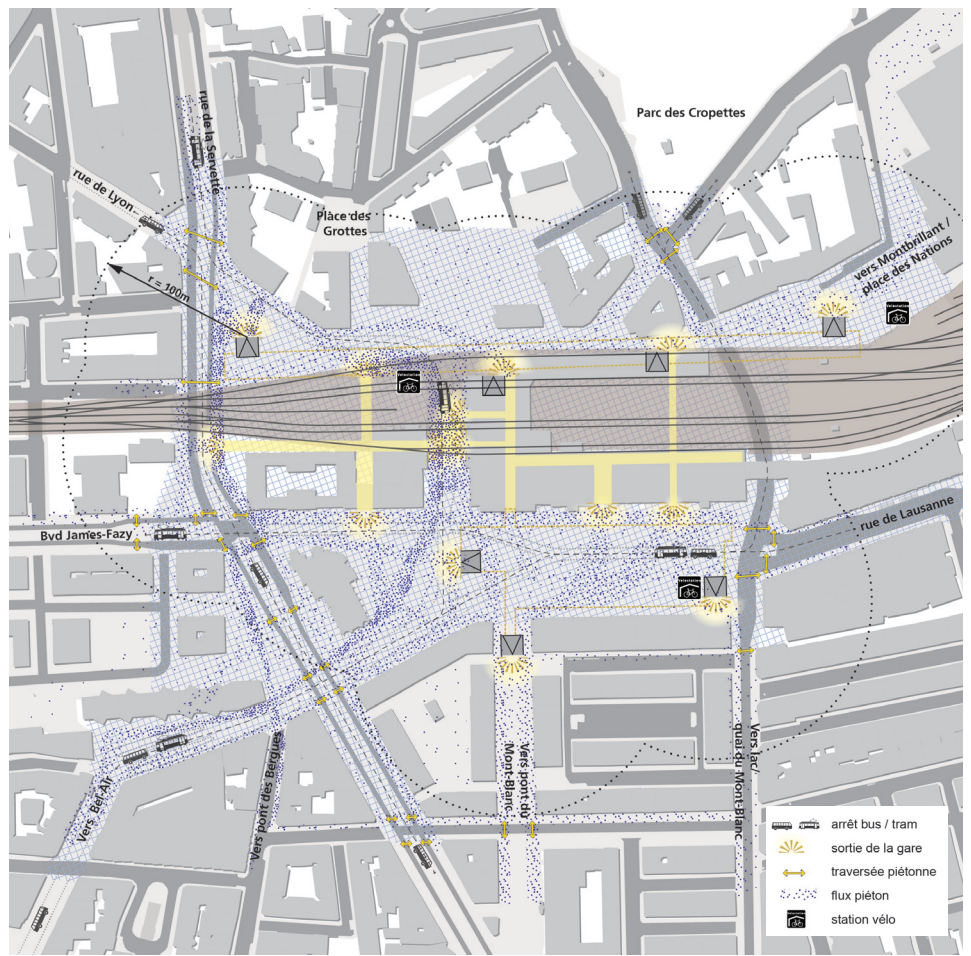
Décompresser le noeud multimodal, optimiser les transbordements



Simplifier le réseau viaire - simplifier les trav

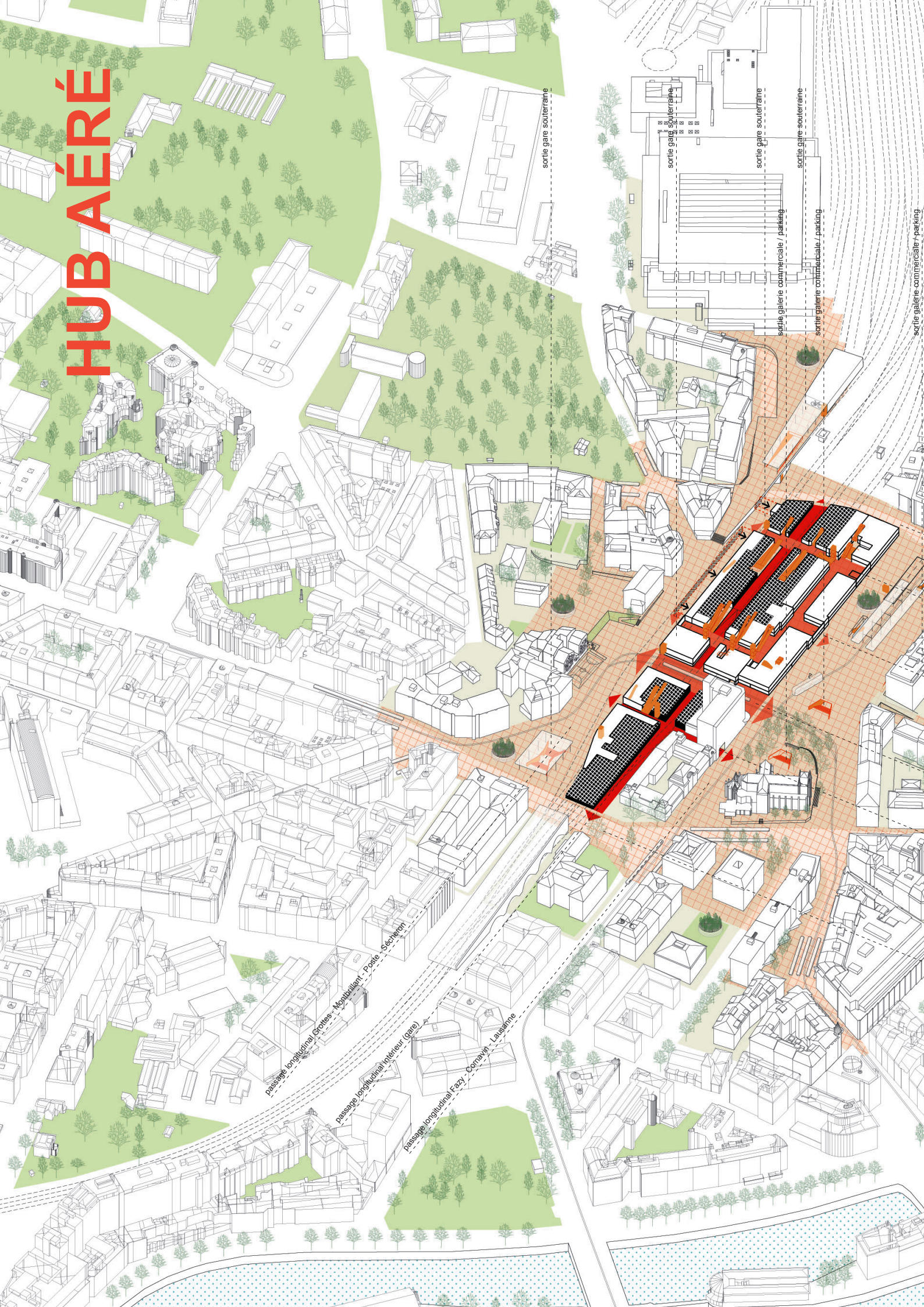


traversées piétonnes



Faciliter les accès piétons au secteur de Cornavin

HUB AÉRIÉ



sortie gare souterraine

sortie gare souterraine

sortie gare souterraine

sortie gare souterraine

sortie galerie commerciale / parking

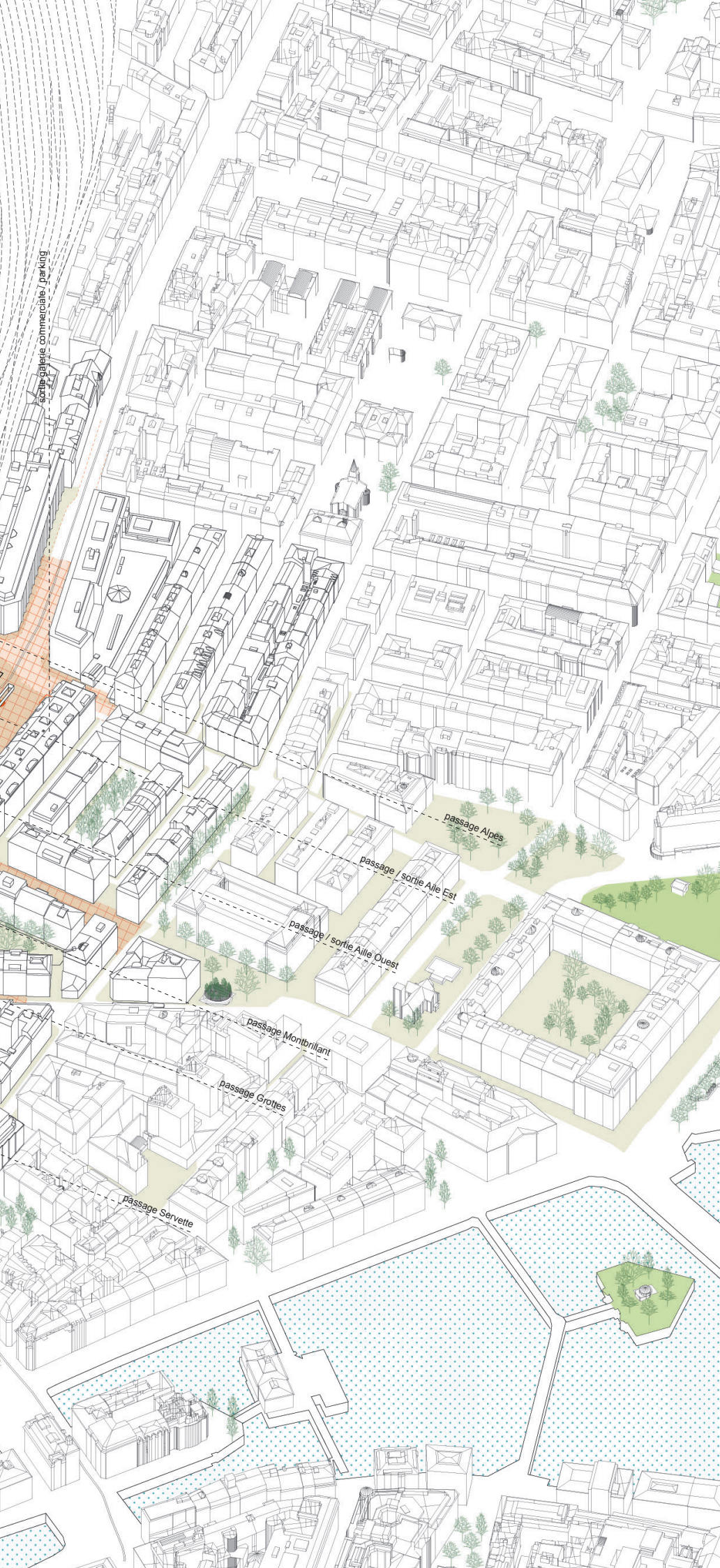
sortie galerie commerciale / parking

sortie galerie commerciale / parking

passage longitudinal Crotes - Moutbouillet - Poste - Scherhorn

passage longitudinal intérieur (gare)

passage longitudinal Fazy - Cornavin - Lavaissière



-  Nouveau passage
-  Passage existant
-  Nouvelle émergence
-  Déplacement de la façade
-  Ilot végétal
-  Place de la gare étendue
-  Arrêt de bus/tram
-  Rampe d'accès au parking

HUB AÉRÉ // PERMÉABILITÉ

Préparer et préfigurer la gare (le hub multimodal) de l'avenir depuis son cœur

- ▶ ACTEURS : se coordonner avec les CFF
- ▶ ECHEANCES : en fonction des étapes de réalisation de la gare souterraine

Posture de base

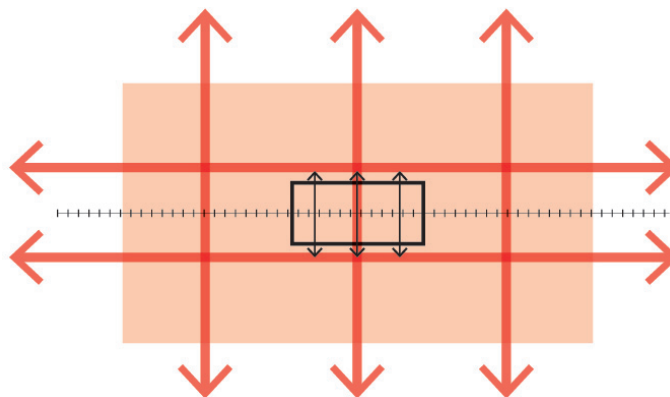
La gare Cornavin de demain, ce n'est pas la gare d'aujourd'hui plus une gare souterraine, mais c'est une gare totalement différente. Aussi, ce n'est plus une gare à l'ancienne (entrée par une porte), mais c'est une rotule dans la ville, 24h sur 24.

Dans les années à venir, il est indispensable de deviner et de préfigurer l'espace pour le hub de 2050 avec la gare souterraine 1ère et 2ème étape, la raquette, le Léman Express Plus ... On ne peut jamais penser et concevoir le hub trop grand, trop généreux, trop perméable. On fait face à un changement d'échelle : par rapport à la ville, la gare de demain est deux fois plus longue qu'aujourd'hui, et elle est verticale.

Ainsi, il s'agira entre autres de :

- multiplier les opportunités (lieux) de transbordement fer-fer et fer-ville – avec l'exigence de repenser l'organisation du hub pour garantir une orientation facile et claire : passages transversaux autant que longitudinaux
- préfigurer les émergences de la gare souterraine et leurs connexions (1) à la ville (TP, réseaux MD) et (2) à la gare sur plateforme niveau +1
- remanier la façade nord de la gare (façade, programmation et aménagement de la place longitudinale de la rue de Servette jusqu'au bâtiment de la poste)

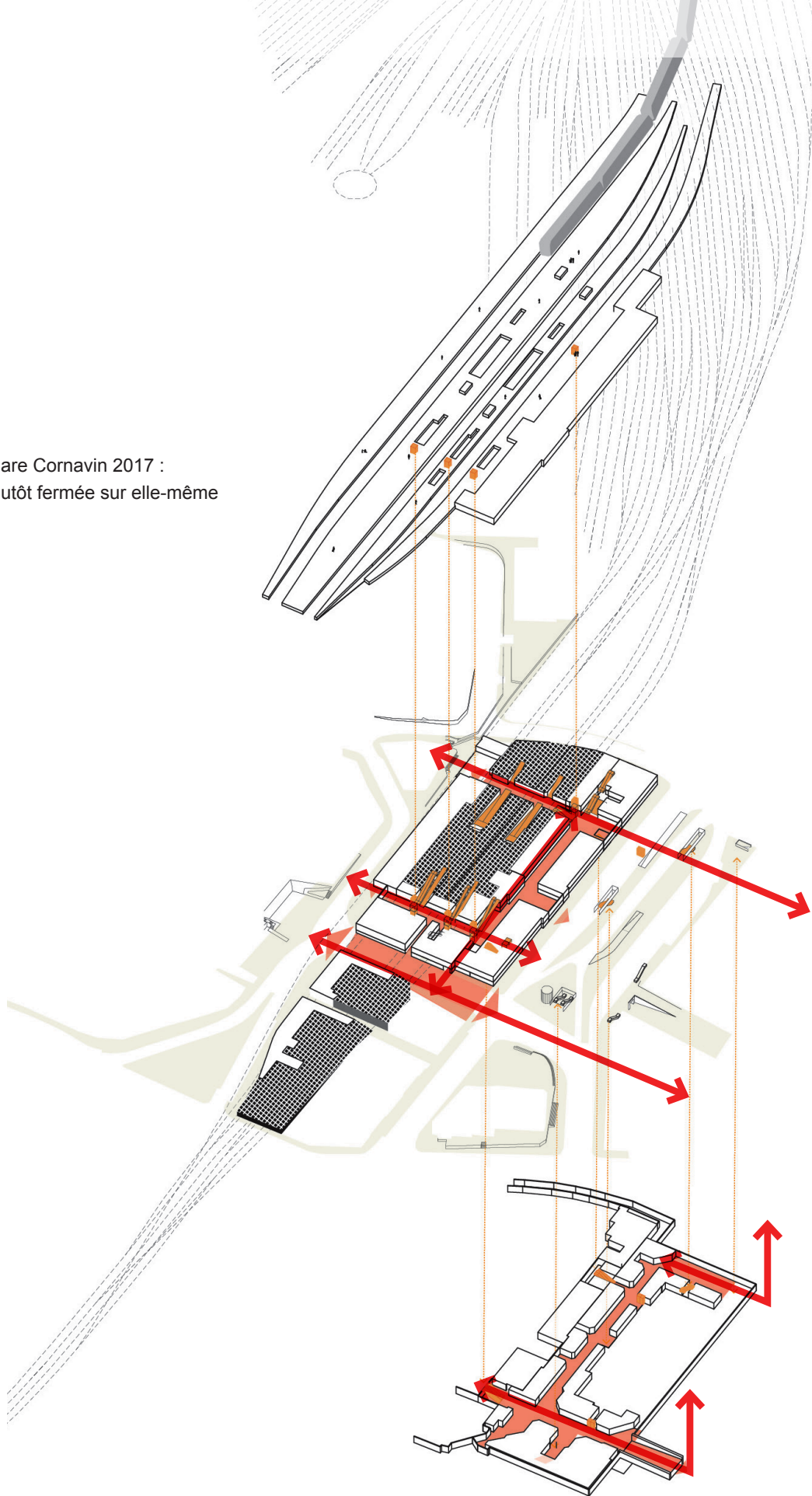
A noter que la distinction des 2 phases de la gare souterraine, phase 1 premier quai et phase 2 quai supplémentaire, interviendra ultérieurement dans le processus.



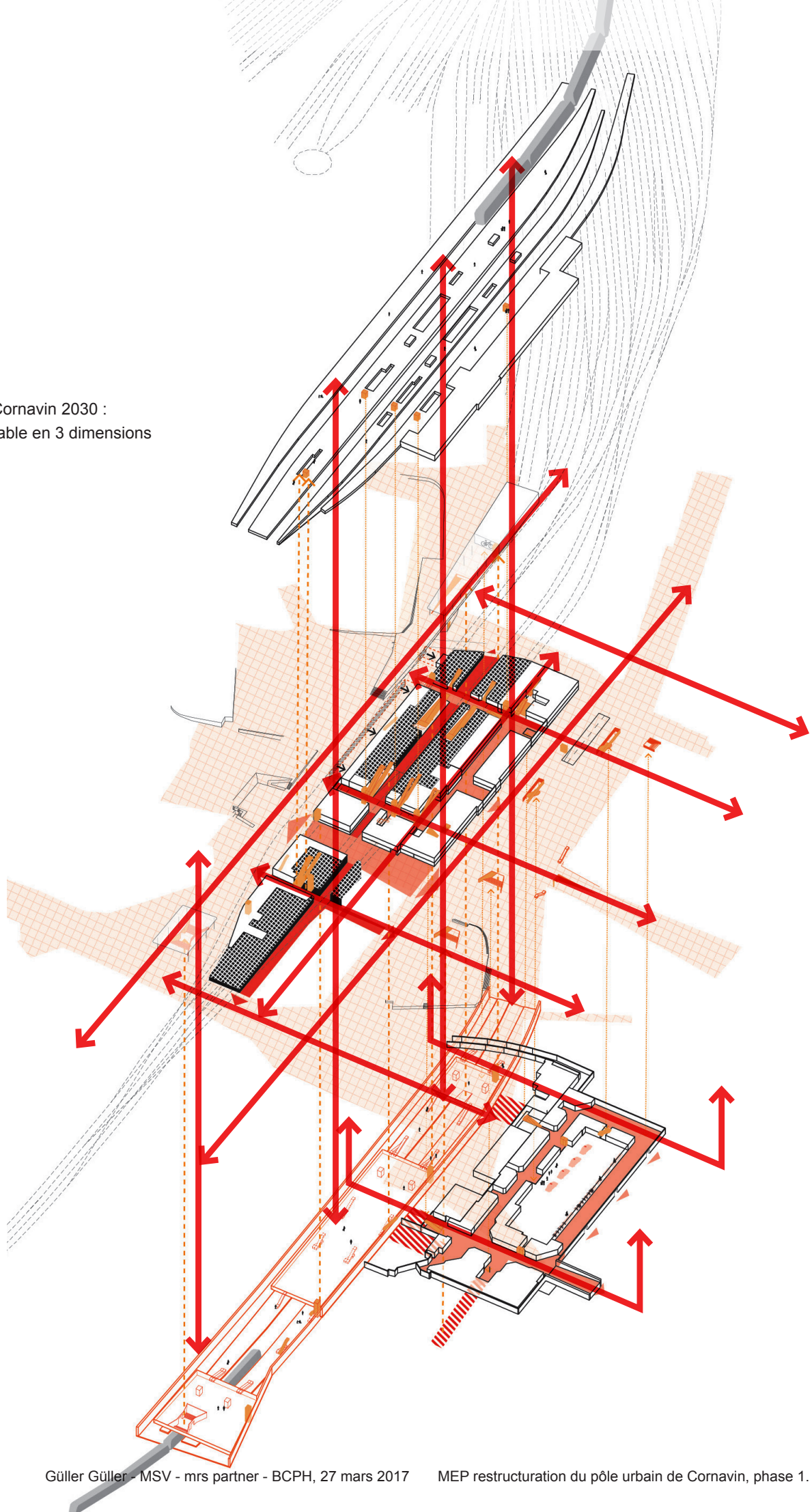
**Stratégies-levier
et interventions**

N°	Action / paquet
C1	REDEFINIR LE FONCTIONNEMENT DE LA GARE
	Multiplier les passages inférieurs transversaux
	Etablir un passage inférieur longitudinal à l'intérieur de la gare, de la Servette au passage inférieur des Alpes
	Améliorer la perméabilité du nord de la gare actuelle en ouvrant les quadrilatères sous la plateforme ferroviaire
	Élargir et réaménager les PI / 1ère extension gare
	Réaliser des passages entre gare et galerie commerciale
C2	INTEGRER JUDICIEUSEMENT LA FUTURE GARE SOUTERRAINE
	Préparer et organiser les émergences de la gare souterraine en fonction d'une vision d'ensemble et non uniquement de contraintes techniques
	Localiser les connexions verticales entre les 3 niveaux de la gare
	Intégrer les bâtiments voyageurs nouveaux dans la gare ou devant la façade de la gare ? (sur les émergences)
C3	ETENDRE LE FONCTIONNEMENT DE LA GARE VERS LE PASSAGE DE LA SERVETTE ET VERS LA POSTE
	Accompagner la création de la gare souterraine d'une nouvelle qualité et continuité au nord de la gare, établir la continuité vers la Poste, à travers le passage des Alpes
C4	ACCOMPAGNER LES CHANGEMENTS IMPORTANTS PAR UNE CONCEPTION URBAINE POSITIVE
	Ouvrir et animer la façade Nord sur toute la longueur ; la façade un élément architectural marqueur, la reculer pour ouvrir le parvis
	Définir une vision pour les secteurs impactés par une évolution majeure du patrimoine bâti (bâtiment CFF près de la poste, autres bâtiments à plus long terme ?)
	Programmer les passages inférieurs pour les voyageurs et les habitants des quartiers (services aux voyageurs, commerces, ...)

Gare Cornavin 2017 :
plutôt fermée sur elle-même



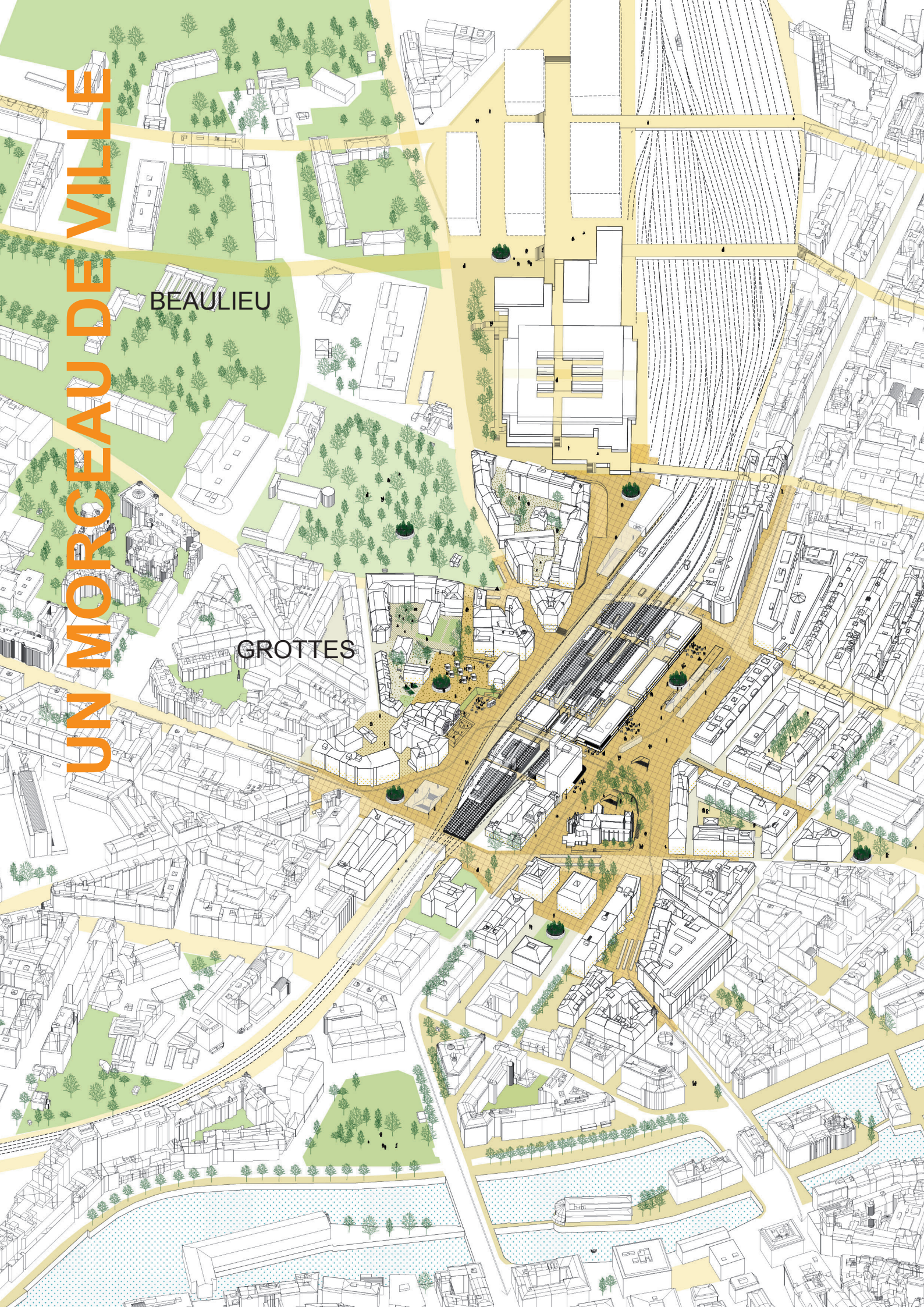
Gare Cornavin 2030 :
perméable en 3 dimensions



UN MORCEAU DE VILLE

BEAULIEU

GROTTES





PÂQUIS



Développement sur le faisceau de remisage



Maillage des espaces publics



Nouvelle émergence



Animation des rdc



Ilot végétal



Place de la gare étendue



Arrêt de bus/tram



Rampe d'accès au parking

UN MORCEAU DE VILLE // DYNAMIQUE

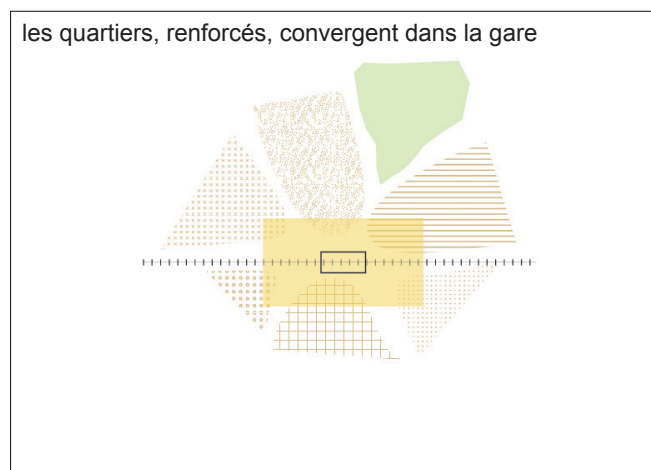
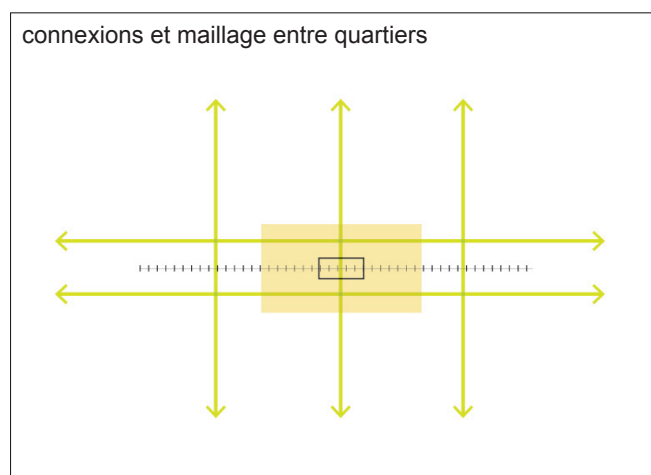
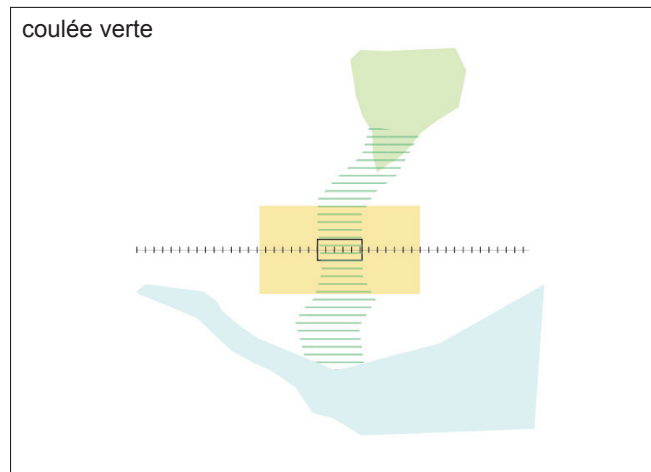
Renforcer les ambiances locales, structurer et développer la ville autour du secteur de Cornavin

- ▶ ACTEURS : Le travail notamment avec les acteurs privés
- ▶ ECHEANCES : démarches volontaristes à poursuivre (travail proactif avec les acteurs concernés)

Posture de base

Le secteur de Cornavin se trouve au cœur d'un dispositif de développement urbain plus large : du secteur de remisage ferroviaire au nord de la Poste (passage du Valais) à la rue Voltaire, du lac à la rue Louis-Favre. Les atmosphères et ambiances des quartiers sont renforcées : p.ex. au nord de la gare, Grottes et Montbrillant ; au sud de la gare, le quartier autour des Terreaux-du-Temple est valorisé avec la diminution de la présence TIM. Des nouveaux quartiers émergent : notamment autour du bâtiment de la poste et sur le faisceau de remisage, un potentiel inscrit dans le PDCom de la Ville de Genève.

Avec cela, les connexions et maillage inter-quartiers est complété (p.ex. nouveaux franchissements du faisceau ferroviaire entre le Pâquis et Montbrillant) et la coulée verte des Crottes au lac est renforcée. Un véritable morceau de ville émerge progressivement, non plus coupé en deux par la gare.

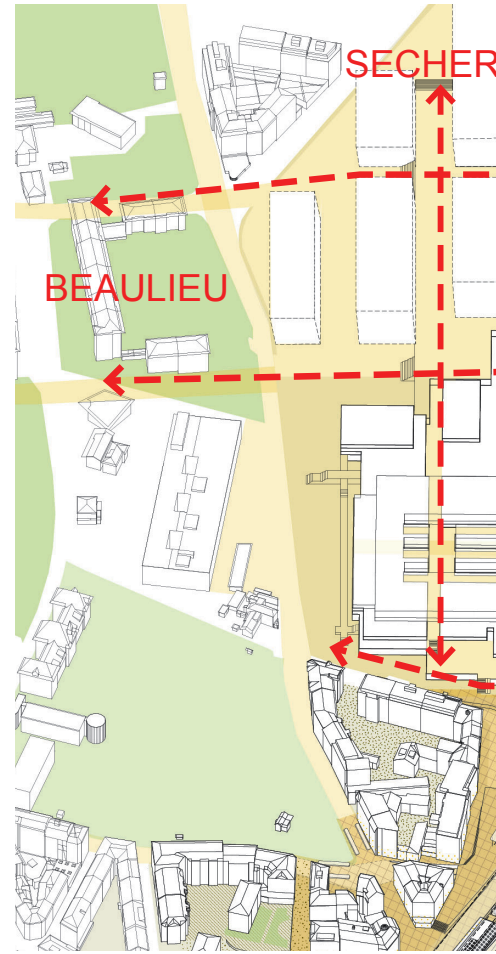


**Stratégies-levier
et interventions**

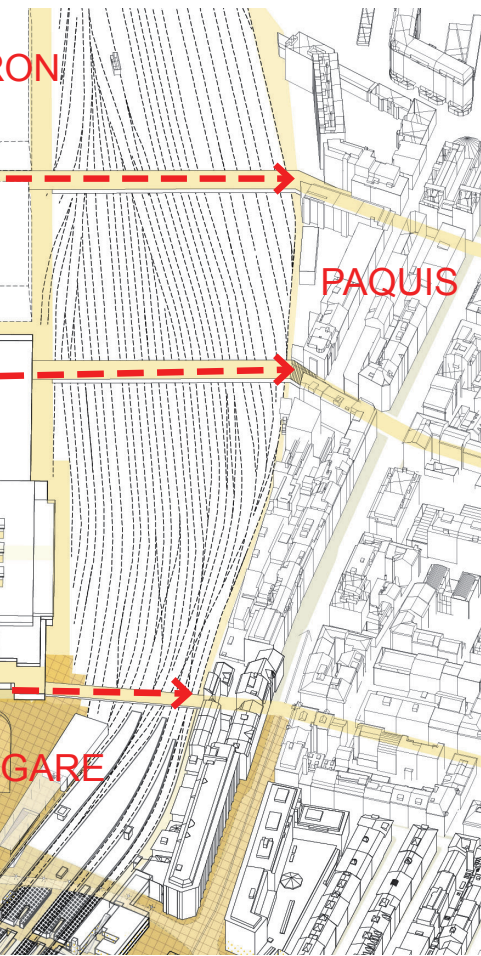
N°	Action / paquet
D1	DEVELOPPER LES CONTINUITÉS VERTES
	Continuité verte Croupettes-lac
D2	TISSER LES QUARTIERS
	Franchissements (PI et passerelles) entre Montbrillant et Pâquis
D3	DEVELOPPER LA VILLE
	Démolition et reconstruction de la halle d'entretien CFF
	Ouverture de la poste, prolongation desserte interne de la poste vers le nord – création colonne vertébrale du futur quartier
	Développement nouveau quartier entre Cornavin et Sécheron (Plan Directeur Communal Ville de Genève)
	Renforcement des atmosphères et ambiances des quartiers jusqu'à, jusque dans la gare
	Ouvrir et valoriser les cœurs d'îlots autour de la gare (pâquis, lac)
	Programme public métropolitain à accueillir
	Aménagement concerté de l'îlot des Grottes
	Place de la Corderie : Marché, nouveaux usages, ...
D4	INTEGRER LES INFRASTRUCTURES DE MOBILITE DANS UN PÉRIMÈTRE ÉLARGI A LA REFLEXION
	Déplacement gare routière Dorsière : repositionnée Poste Montbrillant ?



Coulée verte Crochettes - lac renforcée et valorisée



Connexions, maillage des quartiers ; quartier



«Cornavin-Sécheron»



Cœurnavin : à la convergence d'une grande diversité de quartiers

LES 4 FONDEMENTS ENSEMBLE : LE PLAN RÉGISSEUR V1.0

Ensemble, les 4 fondements et leurs stratégies-levier constituent le « plan régisseur » pour le secteur de Cornavin. Le plan régisseur est l'outil de gestion et de coordination pour la mise en œuvre du projet pour la restructuration du pôle urbain de Cornavin. Il échelonne les temporalités et identifie autant les premiers pas de la mise en œuvre que la construction progressive d'une vision à long terme. Il oriente à chaque moment les choix à faire et les prochaines étapes de la mise en œuvre. Sa posture se résume par l'idée des 4 fondements : on ne fait pas les choses pour elles-mêmes, on les fait pour contribuer à :

- l'accueil accueillant
- donner de la générosité, de la grandeur au lieu
- avoir une gare, un hub multimodal qui fonctionne bien pour l'usager
- avoir un morceau de ville qui offre des opportunités à ses habitants.

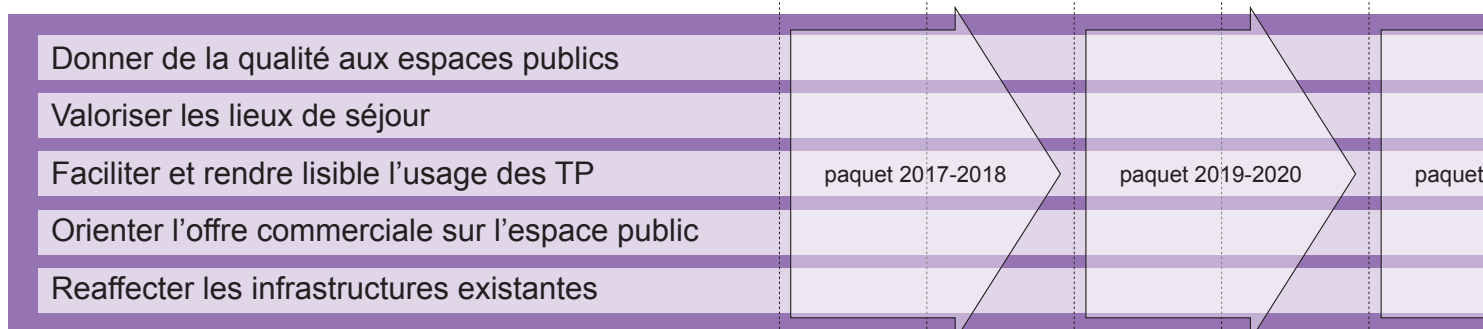
Au moyen des fondements et de leurs stratégies-levier, le plan régisseur aide donc à :

- **identifier et s'identifier** à la restructuration de Cœurnavin
- **développer** progressivement un lieu de qualité
- **assurer et améliorer** son fonctionnement à chaque moment, dans chaque étape (y compris les phases de transformation de la gare)
- **développer** le caractère des quartiers notamment dans leur convergence
- **inciter** les choix politiques et travailler avec la population aux bons moments.

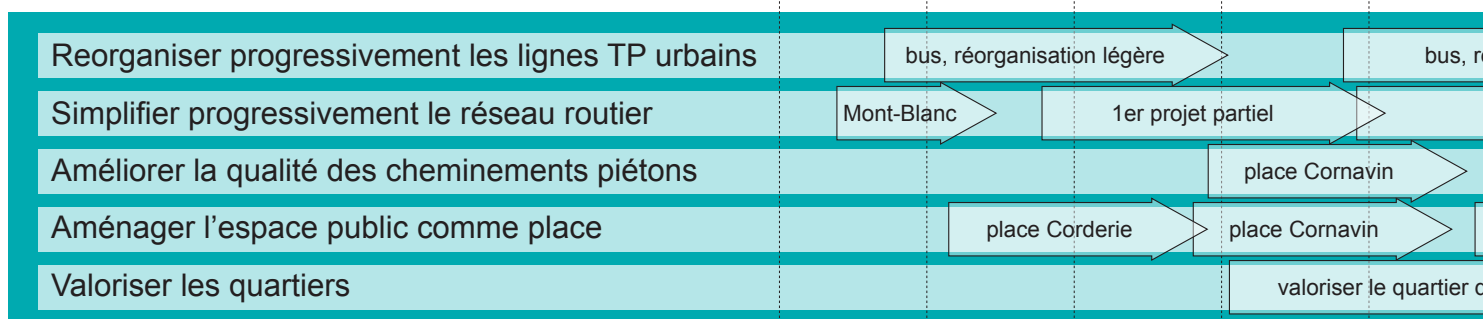
Tout ne doit pas être décidé maintenant, le plan régisseur aide à structurer la vision d'ensemble progressivement, à trouver des consensus au fur et à mesure. L'avenir du secteur de Cornavin se façonne petit à petit. Le plan régisseur ne se substitue pas aux études : c'est un plan guide qui oriente et accompagne les études. Il assure la stabilité des choix, des actions dans le temps et constitue une assise partagée.

A noter que l'enchaînement d'interventions suggéré dans le tableau du plan régisseur est illustratif et ne préfigure pas l'enchaînement réel.

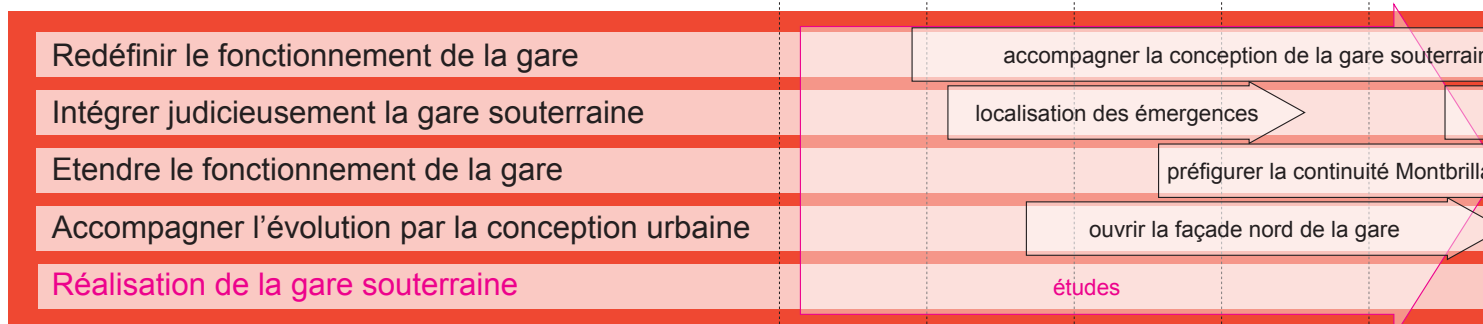
ACCUEIL ACCUEILLANT // QUALITÉ



CHARNIÈRE VIVANTE // GÉNÉROSITÉ



HUB AÉRÉ // PERMÉABILITÉ



UN MORCEAU DE VILLE // DYNAMIQUE

