

HORIZONTALITÉ

Construire une nouvelle gare c'est comme construire un nouveau pont. On connecte deux rives, relie des villes, permet les échanges, intensifie les relations. Les cadences augmentent, les rythmes sont plus intenses, le flux, le flot, s'accroît, en millions de passagers, d'usagers. Chaque ville voit naître de nouveaux projets, extensions, approfondissements, déplacements, ils bouleversent à chaque fois la ville établie, modifient les équilibres, changent nos habitudes, nos modes de vie en mouvement. Une mobilité de la mobilité.

À la révolution radicale, sur le plateau nouvellement constitué de la ceinture fauviste, Genève accueille la modernité et l'ouverture au monde : la diversité des cultes, les arts, la musique et les musées, les grands boulevards et last but not least, le rail, la gare et avec elle l'idée du voyage. Cette insertion dans la ville s'accompagne de vastes opérations d'aménagement. Le bâtiment se prolonge et s'ouvre sur un grand parvis, la place de la gare, sur lequel se déploie le nouveau réseau des tramways, comme une prolongation du train dans l'étendue de la cité. En hauteur d'abord, desservi par un système puissant de murs, rampes et escaliers, et puis dès les années 30 avec l'émergence de l'automobile, à plat, sur le sol bas. Mais sur les iconographies, nombreuses, toujours la gare qui s'ouvre vers le sud-est, dans la pente, vers le lac et les Alpes. Comme la projection du touriste sortant de son wagon et découvrant Genève, se laissant descendre jusqu'à sa chambre bordant les Rots du Léman, le Mont-Blanc en toile de fond. Très peu de renseignements sur le front nord, sur la collision de la construction de la gare avec le quartier populaire des Grottes et son accès depuis les quartiers de la Servette ou Châtellaine. Le sentiment d'un équipement dévoué à des intérêts supérieurs dont la ville populaire ferait les frais.

Encore récemment, seule la révolte des habitants de ces quartiers a permis d'imposer une extension en sous-sol, le projet de base continuant le travail de sape sur le bas des Grottes. Un nouveau chantier débute donc et va conduire à de profondes transformations de l'ensemble du périmètre. Des mesures de circulation qui vont toucher l'ensemble du bas de la rive droite et permettre le dégagement de vastes espaces publics autour de la gare. Un processus engagé avec le parvis sud qui vise à l'émergence d'une vraie place de la gare, des relations avec le quartier facilitées par l'absence de circulation automobile, une perméabilité de la gare elle-même avec une multiplication des passages longitudinaux et transversaux. Toute une série de principes contenus dans un nouveau Plan Directeur de Quartier. Et pour le front nord, un concours maintenant. Avec l'idée sous-jacente de redonner une dignité au délaissé actuel, d'avoir aussi ici, du « mauvais » côté, une entrée de gare, fonctionnelle, agréable, digne, etc. Et cette idée d'une nouvelle façade comme un trait rectiligne à travers l'espace, plée ensuite dans le développement du projet qui accompagne le quai dans sa courbe par une verticalité forte.

Mais peu de dégagement sur ce côté nord de la gare et l'espace est précieux. Il s'agit d'articuler finement la transition entre les passages intérieurs, les accès de la gare et l'espace ouvert de la place. Et l'édification d'un mur, fût-il de verre, nous apparaît comme abrupt. Aussi, à la verticalité de cette façade, nous proposons l'horizontalité d'une marquise. Généreuse, celle-ci protège les usagers, les guide le long des arcades commerciales, les conduit aux accès de la gare, les accueille. Elle forme une courbe généreuse sur les 300 mètres de la façade nord en offrant un signal fort à la Ville. La pointe métallique est un rail qui traverse l'espace de la place, sa sous-face en bois tamise la lumière naturelle et glisse dans les passages. La nuit, elle demeure une présence à l'intensité rythmée par l'activité de la gare.

Sur cette ligne s'appuie le nouveau sol de la ville, traité de manière simple, claire, traditionnelle, avec le rythme et la texture du trottoir genevois. Un sol qui unifie, relie la gare et ses passages avec les quartiers. Un sol commun sur lequel s'installent les deux émergences d'accès aux voies et les places.

À l'est, l'accès est conçu comme une extension du système interne de la gare. Il offre des entrées sur deux niveaux, reconstruisant la topographie d'un angle aujourd'hui sans qualité, afin d'offrir une continuité au passage intérieur des Alpes et une traversée sécurisée, vélos bienvenus avec l'accès direct à la vélostation. Niveau haut, le square planté offre à la rue des Gares une petite place sur laquelle pourront s'étendre les activités du nouveau bâtiment de service.

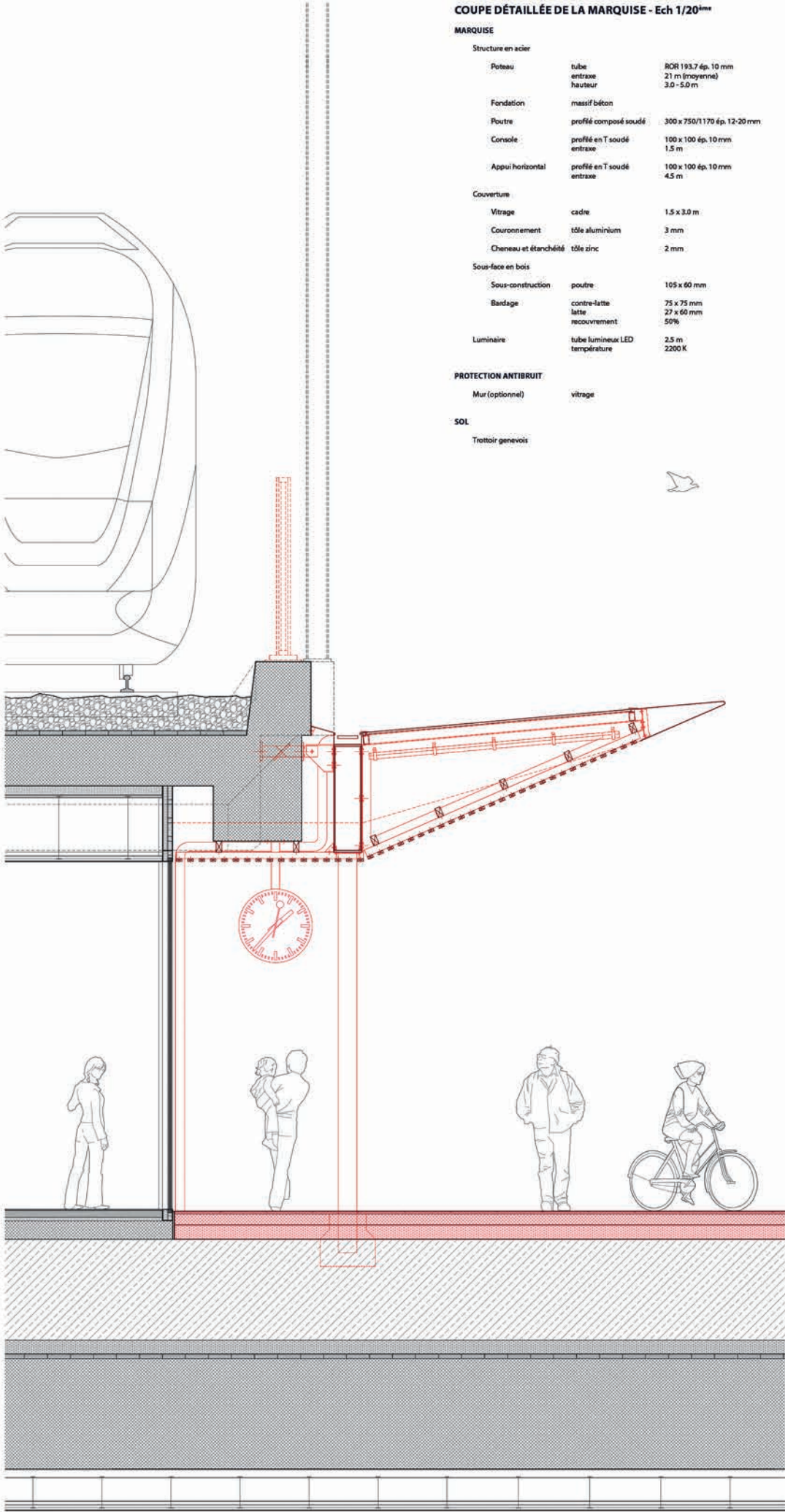
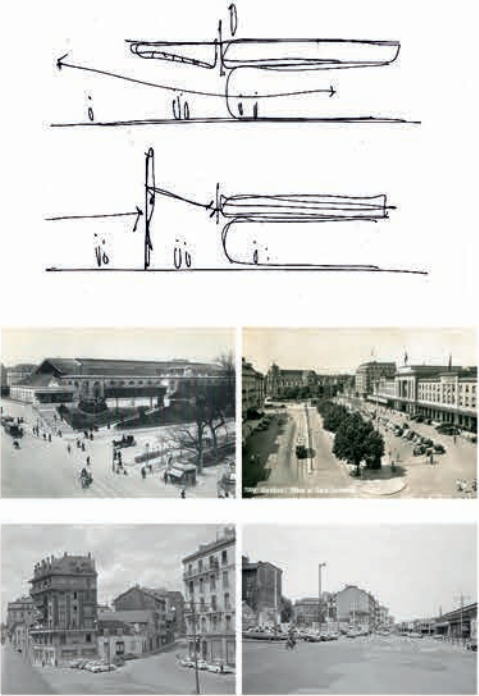
À l'ouest, la situation est différente et l'accès aux quais s'effectue par un jardin. Édicule disposé au milieu de la végétation, dont la géométrie s'ouvre en direction des flux principaux et naturels des usagers. Compact, il s'intègre dans la disposition libre des arbres qui l'entourent. Plus qu'une valeur d'usage, c'est une ambiance qui cherche à mettre à distance la proximité de la route au profit d'un paysage intérieur.

Au centre, l'ilot reste ouvert et l'articulation avec le quartier des Grottes s'opère grâce à un système de places sur deux niveaux. Une place basse, d'usage libre, bordée des grands emmarchements prêts à recevoir les rois de la Petite Reine et richement plantée. Un socle qui voit disparaître les cyclistes rentrant dans la vélostation située sur le bâtiment de tête alors qu'escaliers et rampe nous mènent à la place haute, plus intérieure, relié sur le chemin du parc.

L'ensemble du périmètre est traité de manière analogue. Seul l'hôtel vient compléter le grand flot. Au centre, la proposition reprend le principe morphologique des bâtiments déjà présents, maison, immeuble isolé, inscrits dans des places, des cours et des allées. Une perméabilité à d'autres modèles, une attention au contexte particulier et sensible de ce lieu.

Ce travail sur les qualités du sol se développe aussi dans les principes adoptés pour l'implantation des vélostations. Aucun ouvrage en sous-sol, pas de rampes ou de construction qui viendrait oblitérer l'espace public. Trois localisations et un plain-pied assuré pour 2200 cyclistes, visibilité en prime.

Au final un projet qui cherche à intensifier le plan horizontal, à projeter la gare vers le quartier, sans barrière, sans mur, par la transition douce de sa marquise, où l'entrelacs de son sol accepte une présence intense de la végétation dans la perméabilité de ses cheminements.



COUPE DÉTAILLÉE DE LA MARQUISE - Ech 1/2000

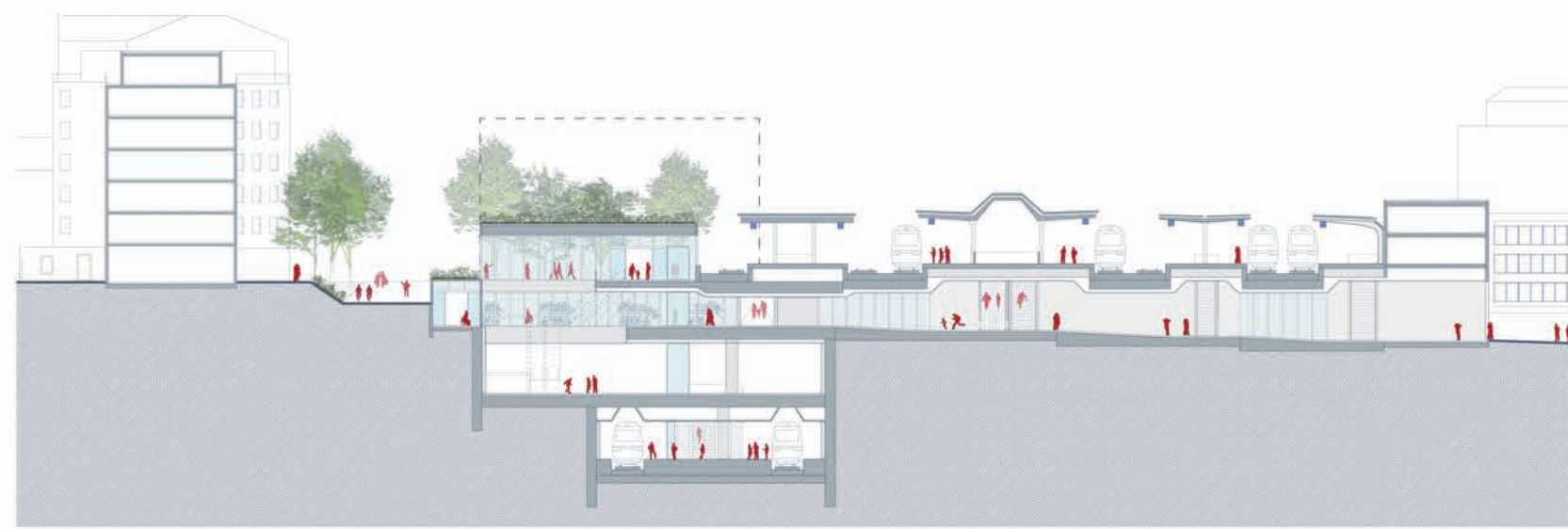
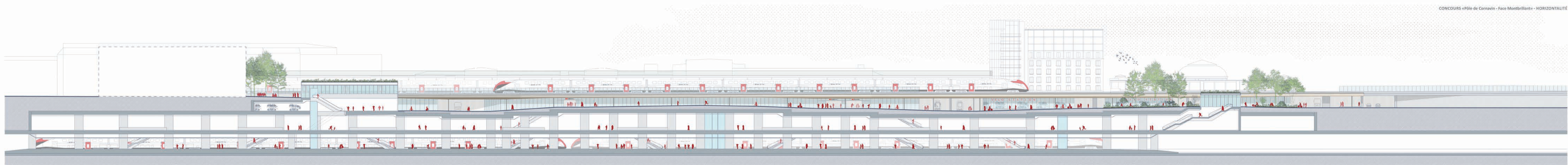
MARQUISE		
Structure en acier		
Poteau	tube entrase hauteur	ROR 193.7 ép. 10 mm 21 m (moyenne) 3.0 - 5.0 m
Fondation	massif béton	
Poutre	profilé composé soudé	300 x 750/1170 ép. 12-20 mm
Console	profilé en T soudé entrase	100 x 100 ép. 10 mm 1.5 m
Appui horizontal	profilé en T soudé entrase	100 x 100 ép. 10 mm 4.5 m
Couverture		
Vitrage	cadre	1.5 x 3.0 m
Couronnement	tôle aluminium	3 mm
Cheneau et étanchéité	tôle zinc	2 mm
Sous-face en bois		
Sous-construction	poutre	105 x 60 mm
Bardage	contre-latte latte recouvrement	75 x 75 mm 27 x 60 mm 50%
Luminaire	tube lumineux LED température	2.5 m 2200 K
PROTECTION ANTIBRUIT		
Mur (optionnel)	vitrage	
SOL		
Trottoir genevois		



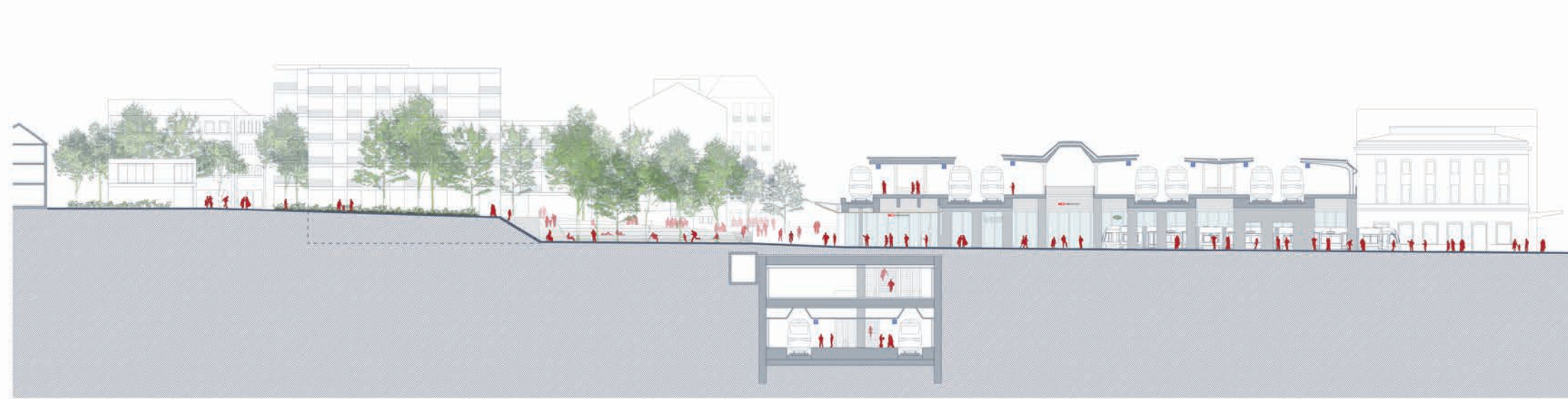
Ech 1/2000



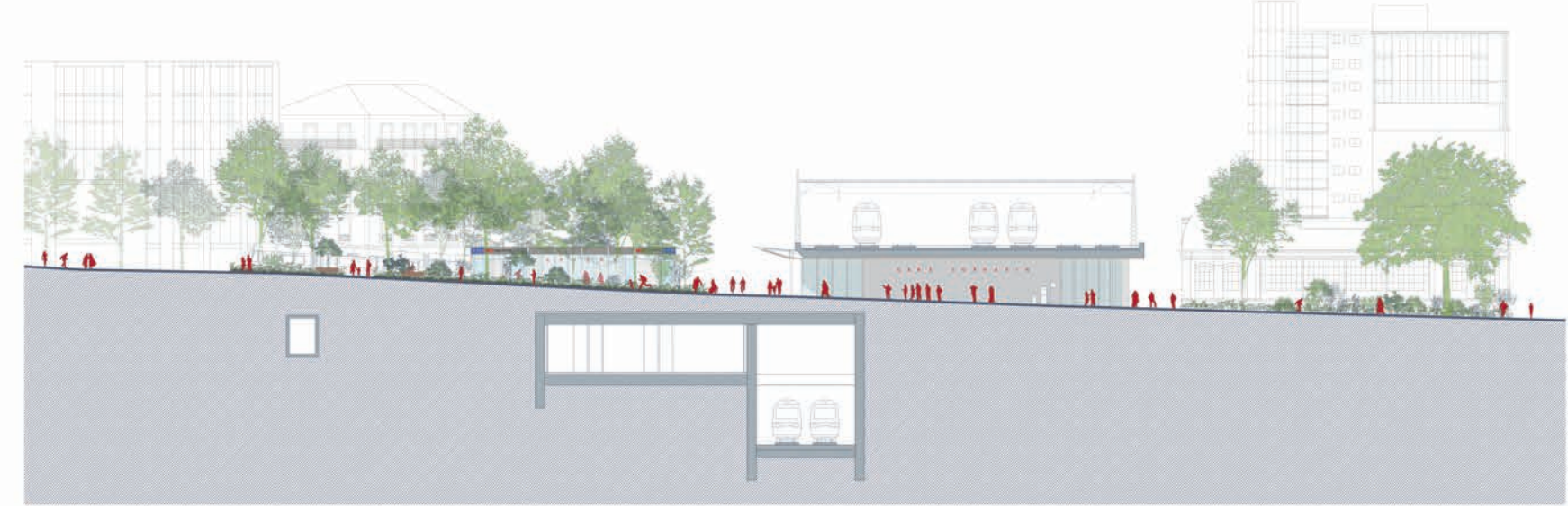




A. DE LA PLACE DES GARES À LA PLACE CORNAVIN PAR LE PASSAGE DES ALPES - Ech 1/250^{mm}



B. DU QUARTIER DES GROTTES À LA PLACE CORNAVIN PAR LE PASSAGE MONTBRILLANT - Ech 1/250^{mm}



C. DU JARDIN PÉPINIÈRE À LA HEAD PAR LE PASSAGE DE LA SERVETTE - Ech 1/250^{mm}

