



VILLE DE
GENÈVE

ESPACES PUBLICS CORNAVIN PLACE DE MONTBRILLANT



RÉAMÉNAGEMENT DES ESPACES PUBLICS DU NORD-OUEST DE LA GARE DE CORNAVIN

CONCOURS DE PROJETS D'ARCHITECTURE
À UN DEGRÉ EN PROCÉDURE OUVERTE
DÉCEMBRE 2020

CONCOURS DE PROJETS D'ARCHITECTURE À UN DEGRÉ
EN PROCÉDURE OUVERTE À GENÈVE POUR LE RÉAMÉNAGEMENT

DES ESPACES PUBLICS DU NORD-OUEST DE LA GARE DE CORNAVIN PLACE DE MONTBRILLANT

Rapport du jury, décembre 2020

SOMMAIRE

Introduction	4
Rapport du jury	9
Levée de l'anonymat	19
Projets primés	26
Projets non primés	50



Nouvelle place de la Pépinière



Nouvelle place des Gares

L'espace qui s'étend de la place de la Pépinière à la place des Gares se présente aujourd'hui comme un arrièrè sans aucune qualité urbaine particulière. L'espace est utilisé principalement et d'une manière purement fonctionnelle par la circulation des véhicules.

Le quartier des Grottes a vécu une histoire mouvementée et a dû lutter pour sa survie, ce qui a engendré de la négligence, un état d'abandon et de détérioration. Grâce à une association de quartier et à l'attention et la participation de la Ville de Genève, il a pu survivre à la démolition en trouvant une propre identité forte et unique à Genève.

Aujourd'hui, la volonté de la Ville de Genève de réaménager l'ensemble de la zone de la gare, et en même temps la volonté des CFF de créer une nouvelle ligne souterraine précisément dans cet arrièrè entre la gare et le quartier des Grottes, représentent une occasion unique de donner à cet espace un nouveau sens urbain qui puisse unifier et mettre en valeur les particularités des contextes extrêmement diversifiés et fragmentés les uns par rapport aux autres.

Mais comment concilier la rencontre de ces réalités très différentes ?

Comment interpréter leur relation ?

Comment faire en sorte que l'aménagement de la zone puisse prendre une importance urbaine non seulement locale mais aussi, au-delà du contexte spécifique, par rapport aux quartiers voisins et au parc des Crottes ?

Ce sont quelques-unes des questions auxquelles les concurrents ont été invités à répondre.

L'ensemble des neuf projets rendus sont intéressants car ils ont, chacun à leur manière, interprété le passage de l'échelle territoriale du viaduc à l'échelle plus domestique du quartier des Grottes en essayant, en même temps, de relier le réaménagement du vide avec les quartiers environnants et le parc des Crottes.

En particulier, il a été intéressant d'observer, dans la palette des propositions formulées, la variété des interprétations qui ont été données à l'élément architecturé requis. Certains projets ont mis l'accent sur le grand geste de la façade du viaduc qui s'étend d'une extrémité à l'autre, en soulignant la monumentalité de la gare et de son échelle territoriale, créant un contraste avec l'échelle plus petite et domestique des vides résiduels résultants de la fragmentation du quartier en amont. D'autres ont choisi de questionner l'ampleur de l'élément architecturé en le redimensionnant et en favorisant ainsi la continuité de l'espace lui-même en tant qu'élément unificateur, avec une attitude plus calme dans une unité harmonieuse.

C'est précisément cette dernière attitude que le jury a choisie en décernant le premier prix au projet « Girard aux Grottes ».

Au début de la séance, le jury, a été, peut-être, séduit par le geste structurant fort d'une façade monumentale mais au long du débat, précis, concentré et agréable, le jury a mûri le choix d'un concept plus fait de similitude que de contraste, reprenant les termes utilisés par Igor Stravinsky dans sa *Poétique musicale*:

« (...) À ces deux principes qui dominent le processus créateur, correspondent les notions essentielles de variété et d'uniformité. (...) J'ai toujours considéré pour ma part qu'il est en général plus expédient de procéder par similitude plutôt que par contraste. La musique s'affermi ainsi dans la mesure où elle renonce aux séductions de la variété. Ce qu'elle perd en richesses contestables, elle le gagne en solidité vraie. Le contraste produit un effet immédiat. La similitude ne nous satisfait qu'à la longue. Le contraste est un élément de variété, mais disperse l'attention. La similitude naît d'une tendance à l'unité. (...) Le contraste est partout, la similitude est cachée. »¹

¹ Igor Stravinsky, *Poétique musicale*, éd. Harmonique Flammarion, 2000

Le projet primé donne, avec le minimum des moyens, une continuité à l'espace qui s'étend le long de l'ensemble du viaduc et renonce à une façade structurante tout le long, sous-entendant la redondance que la façade pourrait avoir avec le viaduc qui joue déjà le rôle d'élément unificateur et représentatif de l'échelle territoriale et qu'il suffit d'un simple revêtement avec des vitrages antibruit pour le rendre plus beau. Ce n'est que pour le bâtiment de la gare que le projet propose une façade qui, bien que maladroite dans sa formulation, trouve une échelle plus appropriée au quartier en amont. Les lieux, plantés d'arbres aux deux extrémités, reprennent, dans leur formulation, la typologie des aménagements verts à l'intérieur du quartier des Grottes, suggérant une continuité du quartier jusqu'à la limite du viaduc, tandis que le revêtement minéral reprend celui plus urbain qui s'étend depuis la place de Cornavin. Ces choix très subtils et minimaux soulignent une approche faite plutôt de similitude et de continuité harmonieuse que de contraste.

Le jury a voulu, avec les quatre projets choisis, primer deux options extrêmes, du contraste à la similitude. Le quatrième prix propose une structure monumentale, imposante et fermée vers les voies du train. Le troisième aussi mais avec une structure vitrée ouverte, le second avec seulement une marquise et le premier avec un simple revêtement vitré.

Le jury remercie les concurrents pour leur travail et pour avoir engendré un intéressant débat qui pourra continuer longtemps, également au-dehors de la séance du jury.

M. Lorenzo FELDER, architecte FAS FSAP, Président du Jury, Lugano

La couture entre les Grottes et la nouvelle gare de Cornavin par « l'économie du geste »

Si je me permets de citer l'un des membres du jury, qui a parlé « d'économie du geste » à propos du projet lauréat, c'est que cette expression résume le sentiment partagé par les membres du jury à l'examen de la proposition retenue. L'enjeu était particulièrement complexe. Preuve en est, le petit nombre des participants à ce concours, dont la complexité des enjeux, la multiplicité des contraintes et surtout, la temporalité dans laquelle s'insère la perspective d'un futur mandat ont dû en décourager plus d'un. L'effort fourni par ceux qui, malgré tout, ont tenté leur chance et contribué par là à notre réflexion commune, mérite d'être salué.

On pourrait certes se demander pourquoi la Ville de Genève a souhaité organiser un concours pour l'aménagement du secteur nord-est de la gare de Cornavin, dans la perspective de la future extension ferroviaire. Effectivement, depuis près de 10 ans, il y a eu une étude d'orientation urbaine, puis un mandat d'études parallèles, dont est issu un Plan directeur de quartier (PDQ). Certains peuvent penser que tout est dit, « qu'il n'y a plus qu'à... », mais le résultat de ce concours, la richesse et la diversité des solutions proposées confirment, si besoin était, qu'une collectivité publique telle que la Ville de Genève ne doit pas faire l'économie du questionnement et de la réflexion partagée. Ceci est encore plus vrai quand les enjeux sont colossaux et impactent durablement les générations futures.

Alors non, tout n'était pas dit! Alors oui, l'apport précieux des candidats, qui ont réfléchi autrement et avec leurs regards de professionnels et le recul de leur métier aux thèmes que nous leur avons soumis, allié à la distance critique et à l'expertise des membres du jury ont prouvé, une fois encore, que l'on réfléchit mieux à plusieurs que tout seuls. Oui, le débat est nécessaire. Et, pour citer un autre membre du jury, « l'urbanisme n'est pas une science exacte, le sujet est complexe, passionnant et ... parfois même dangereux ». Dangereux parce qu'il y a risque de se tromper et que ce risque est d'autant plus grand pour un site tel que celui de la gare de Cornavin dont l'importance se mesure à l'échelle de l'agglomération entière. Les autorités n'ont pas droit à l'erreur... ou plutôt s'il y a erreur, les conséquences se paieront durant des décennies.

De quoi s'agissait-il finalement? De créer une couture urbaine entre des lieux de caractère et de vocation diamétralement différents. Il y a d'abord les Grottes, un quartier de ville essentiellement composé d'immeubles de logements modestes, foisonnant d'activités, de petits commerces et de microstructures très actives. Un quartier vivant tout simplement, qui ne demande qu'à survivre au chantier colossal qui va le couper du reste de la ville pour près d'une décennie et à survivre ensuite à la reconfiguration de cette gare qui changera d'échelle. Cette survie a été garantie par les autorités, qui ont même réussi le tour de force de faire changer le projet initial d'extension de la gare mené par les CFF pour enterrer les voies et préserver le quartier des Grottes. Et il y a la gare de Cornavin qui devient, quant à elle, une mégastructure de transport d'importance nationale, une centralité d'agglomération, avec ses quais de 400 mètres de long et des flux de voyageurs qui vont doubler, tripler peut-être. C'est à réconcilier tout cela que doit répondre ce projet.

Durant les deux journées durant lesquelles le jury a débattu, il a largement été question d'échelles. L'échelle spatiale, celle de la ville, celles des morceaux de ville du plus grand au plus petit à concilier et réconcilier. Mais l'échelle du temps s'est aussi immiscée dans nos débats, qui a permis d'éclairer la thématique de l'espace public par les notions d'usages, de temporalité, de dynamique et de statique. Il y a différents temps: celui du voyageur pressé qui court du train au bus, celui de l'attente, celui du train raté, et le temps plus long, plus lent de celles et ceux qui simplement souhaitent prendre le temps, utiliser l'espace non pas pour s'y mouvoir, mais

pour y rester. Par les discussions très riches qui nous ont animées, j'ai acquis la conviction que ces paramètres ne sont pas suffisamment pris en compte en regard de ceux liés aux flux, aux fonctionnalités, dont il faut bien le dire, nous ne savons que très peu à un horizon temps éloigné.

Or, les temps changent. Nous sommes aujourd'hui à l'articulation entre deux mondes, celui d'aujourd'hui (hier?) des gens pressés, des flux rapides et de leur gestion cornélienne dans des espaces trop contraints et celui vers lequel nous nous dirigeons qui privilégie des rythmes plus lents et qui donne du temps au temps. Les projets d'espaces publics que nous concevons aujourd'hui peinent souvent à se projeter dans ce futur différent. J'ai la conviction qu'ils doivent le faire. Ici et maintenant.

Le projet « Girard aux Grottes » retenu à l'unanimité a compris ces enjeux et répond à ce changement de paradigme. Il respecte, mais réinterprète les fondamentaux du plan directeur de quartier. Quels sont-ils ?

Tout d'abord, trouver une continuité urbaine et spatiale. Le projet choisi propose l'uniformité d'un traitement des sols, mais s'autorise des espaces de respiration d'une autre nature, très végétalisés. Ces traitements différenciés permettent des différents usages en prolongeant le quartier des Grottes jusqu'au bâtiment de la gare, qu'il intègre. La continuité urbaine avec la place des Gares est également réalisée, pendant de la place de la Pépinière.

Ensuite, rendre lisible la grande échelle de la future gare. Le projet y répond sans emphase. S'il est nécessaire de rendre lisible l'échelle de la gare, les réponses fournies par les concurrents varient. Celle du candidat retenu propose une lecture minimaliste mais pertinente, qui libère l'espace. L'échelle de l'infrastructure ferroviaire est exprimée par deux moyens simples et sans emphase : laisser voir les trains à travers une paroi vitrée et signifier les trois accès à la gare par un traitement homogène de la partie centrale et des deux émergences latérales. Cette « économie du geste » s'inscrit parfaitement dans les perspectives de durabilité et d'économie de moyens d'un projet contemporain.

La proposition retenue a la grande force et l'habileté de prolonger le tissu urbain du quartier des Grottes jusqu'à fleur de la nouvelle gare. Dans ce sens, elle simplifie largement et clarifie la lecture du lieu.

La Ville de Genève s'est engagée à préserver le quartier des Grottes. Elle réitère cet engagement envers les habitants. Le projet « Girard aux Grottes » retenu à l'unanimité répond à la fois aux attentes locales et à la vocation plus large de ce pôle urbain d'échelle nationale. Certes, le travail ne fait que commencer et il s'agit maintenant de poursuivre le développement du projet en coordination étroite entre tous les acteurs : les autorités, les CFF, les habitants et tous les usagers, pour finalement réaliser un lieu qui réponde aux attentes de toutes et tous.

Ce projet possède tous les potentiels pour cela, j'en suis persuadée.

Je remercie chaleureusement les courageux concurrents pour l'important travail fourni. Mes remerciements vont également aux membres du jury et à son président, qui par leurs éclairages et leurs apports extrêmement pointus et pertinents, nous ont aidés à réfléchir mieux et, je l'espère, plus juste...

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

01 / ORGANISATEUR ET MAÎTRE DE L'OUVRAGE

La Ville de Genève est l'organisateur du concours.

La Ville de Genève est le maître de l'ouvrage pour le développement du projet et pour la réalisation des espaces publics et des infrastructures d'accès à l'extension de la gare de Cornavin, projet qui s'élaborera en partenariat avec CFF infrastructure, CFF immobilier et l'Etat de Genève.

02 / GENRE DE CONCOURS ET PROCÉDURE

Il s'agit d'un concours de projets d'espaces publics en procédure ouverte, à un degré, tel que défini par les articles 3 et 6 du règlement SIA 142, édition 2009, et conforme aux prescriptions nationales et internationales en matière de marchés publics.

03 / OBJET ET OBJECTIFS DU CONCOURS

Objectifs généraux

En vue de permettre une augmentation de la capacité de la gare de Cornavin, l'Office fédéral des transports (OFT), l'Office cantonal des transports (OCT) et le Département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité de la Ville de Genève (DACM) ont convenu en 2012 d'une extension souterraine de la gare. L'adjonction de voies supplémentaires en sous-sol répond à la nécessité d'adapter les infrastructures ferroviaires pour accroître la capacité de la gare et permettre un dédoublement de l'offre à l'horizon 2030, soit environ 100 000 voyageurs journaliers. Dès lors, les Chemins de fer fédéraux (CFF) ont attribué l'ensemble des mandats d'études et de réalisation de la gare souterraine, à la fin de l'année 2018. Pour accompagner ce projet, la Ville a lancé en 2015 un mandat d'études parallèles (MEP) pour définir une image directrice de la réorganisation du pôle urbain de Cornavin. A partir du 2^e semestre 2018, l'équipe lauréate a mené différentes études de faisabilité pour conforter l'image directrice issue du MEP et établir un Plan directeur de quartier (PDQ). Ce plan de quartier constitue les bases pour le présent concours.

Ayant acquis la conviction que la qualité de l'espace urbain dépend aujourd'hui largement de la qualité de l'espace public, la Ville de Genève a décidé de privilégier un véritable projet pour ces espaces en organisant un concours pour le périmètre nord-ouest de la gare de Cornavin.

Interface entre modes de transports nationaux, régionaux et locaux, lieu de couture et de rencontre entre le quartier des Grottes, la gare et les quartiers au sud et à l'ouest de la gare, intégrant des barrières architecturales et topographiques liées à des passages sous voies, ces espaces rassemblent des problématiques importantes.

04 / PROGRAMME

Avec la suppression du trafic individuel motorisé dans le périmètre d'ensemble, le pôle de la gare de Cornavin représente une opportunité unique d'amélioration des espaces publics en plein cœur de la ville. Qualifié comme principal portail d'accès à la ville de Genève, la gare et ses abords agissent comme carte de visite de la Genève internationale, notamment.

L'organisateur tient à souligner les objectifs suivants afin de concevoir un véritable projet d'espace public en lien avec la gare de Cornavin mais aussi avec les quartiers avoisinants en intégrant une réflexion sensible de la morphologie du terrain :

- offrir aux habitants et usagers du quartier un aménagement urbain de qualité qui dégage une ambiance et une identité favorable à l'appropriation de l'espace public ;
- prendre en compte les contraintes de la gare souterraine (émergences, accès, aérations) et l'augmentation des flux piétons ;
- associer le programme des bâtiments à l'attractivité des espaces publics (utilisation des rez, accès) ;
- assurer la fluidité des déplacements pour tous les usagers, notion essentielle autour de la gare. En effet, il existe un potentiel important de conflits possibles entre les parcours piétons, vélos, tramways et bus ;
- construire l'identité de la façade nord de la gare et lui donner une nouvelle échelle en rapport avec les dimensions de la future gare, en partenariat avec les CFF, pour répondre aux enjeux, tant liés aux besoins des voyageurs et usagers des transports publics, que d'accroche entre la gare et l'espace public ;
- proposer une atmosphère paysagère s'inscrivant dans un contexte de première importance et permettant de créer une ambiance urbaine et végétale qui prenne en compte la problématique du réchauffement climatique et de l'eau en ville ;
- stabiliser le front bâti du quartier des Grottes en réinventant le dialogue entre le vide (l'espace public) et le plein (le nouveau front bâti du quartier des Grottes).

Le concours de réaménagement de l'espace public urbain à concevoir comporte en outre le projet d'un élément architectural de transition entre la gare et l'espace public qui devra remplir plusieurs missions, allant de l'objet emblématique marquant la face nord de la gare et guidant les usagers entre la gare et les arrêts de transports publics, à des fonctions concrètes de fermeture des accès de la gare et d'abris pour les accès aux nouveaux quais souterrains.

05 / CRITÈRES D'APPRÉCIATION

Les propositions ont été jugées sur la base des critères suivants :

- qualité urbanistique et architecturale générale du projet d'espaces publics ;
- adéquation de la proposition avec les principes généraux du Plan directeur de quartier (PDQ) ;
- pertinence du projet végétal ;
- capacité de la proposition à répondre aux grands enjeux climatiques ;
- compréhension du lieu, de son rapport au tissu existant et de sa topographie ;

- intégration des besoins des utilisateurs de l'espace public et des usages induits par l'extension souterraine de la gare de Cornavin ;
- adéquation du projet avec les objectifs directeurs de mobilité à l'échelle des périmètres de réflexion et de projet ;
- capacité de la proposition à favoriser des pratiques sociales et les valeurs d'usage des espaces projetés ;
- qualité architecturale du projet de l'élément architecturé de transition entre la gare et l'espace public ;
- compatibilité avec le projet CFF d'extension souterraine de la gare de Cornavin ;
- respect de la volonté de durabilité et de simplicité (choix des matériaux, gestion des eaux de surface, etc.), économie générale du projet.

L'ordre dans lequel ces critères sont mentionnés ne correspond pas à un ordre de priorité.

06 / JURY

Président	M. Lorenzo FELDER , architecte EPFZ, Lugano
Vice-présidente	M^{me} Isabelle CHAROLLAIS , architecte, codirectrice du Département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité, Ville de Genève
Membres professionnels	<p>M. Francesco DELLA CASA, architecte cantonal, Genève</p> <p>M. Frédéric BONNET, architecte, Paris</p> <p>M^{me} Mireille ADAM BONNET, architecte, Genève</p> <p>M. François DE MARIGNAC, architecte, Genève</p> <p>M^{me} Anna LAMBERTINI, architecte-paysagiste et architecte, Florence</p> <p>M^{me} Emmanuelle BONNEMAISON, architecte-paysagiste, Lausanne</p> <p>M^{me} Sonia LAVADINHO, géographe et anthropologue urbaine, Genève</p> <p>M. Massimo LAFFRANCHI, ingénieur civil, Aarwangen</p> <p>M. Benoît ZIEGLER, ingénieur en transports, Zürich</p>
Membres représentants	<p>M. Sébastien ALPHONSE, adjoint de direction, Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité (AGCM), Ville de Genève</p> <p>M. Xavier DE-RIVAZ, architecte-urbaniste, adjoint au Service de l'urbanisme (URB), Ville de Genève</p> <p>M. Daniel OERTLI, architecte-paysagiste, chef du Service des espaces verts (SEVE), Ville de Genève</p> <p>M^{me} Séverine BRUN, ingénieure en transports, Direction régionale Lac-Rhône – Office cantonal des transports (OCT), Canton de Genève</p> <p>M. Patrik TROESCH, architecte, CFF infrastructure</p> <p>M. Marsel PERRIN, représentant du Collectif 500</p>

Suppléants	M. Raphael FREI , architecte, Zurich M^{me} Bojana VASILJEVIC-MENOUD , architecte-urbaniste, cheffe du Service de l'urbanisme (URB), Ville de Genève
Assistance technique	M^{me} Patricia GALLAY , architecte-paysagiste, Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité (AGCM), Ville de Genève

07 / DISTINCTIONS ET PRIX

Le jury a disposé d'une somme globale de Fr. 190 000.– HT pour l'attribution d'environ 5 prix ou mentions éventuelles dans les limites fixées par l'article 17.3 du règlement SIA 142 édition 2009.

08 / CALENDRIER DU CONCOURS

Publication du concours	9 juillet 2020
Questions jusqu'au	31 juillet 2020
Réponses du jury sur SIMAP dès le	24 août 2020
Rendu des projets jusqu'au	23 octobre 2020
Rendu des maquettes jusqu'au	9 novembre 2020
Jugement les	25 et 26 novembre 2020
Exposition des projets	du 18 décembre 2020 au 13 janvier 2021

09 / LISTE DES PROJETS RENDUS

L'organisateur a reçu 11 inscriptions. 9 projets ont été remis à l'organisateur.

01 LINÉATIONS	06 CÔTÉ JARDIN
02 LOTHLÓRIEN	07 HORIZONTALITÉ
03 LES DEUX GENÈVE	08 Coulisses
04 "GIRARD AUX GROTTES"	09 ÉQUILIBRE
05 AU VERT!	

10 / CONTRÔLE ET CONFORMITÉ DES PROJETS RENDUS

Les contrôles de conformité ont été effectués préalablement au jugement, par l'organisateur du concours, l'assistance technique et les collaborateurs de la Ville de Genève.

Tous les dossiers sont parvenus dans les délais, sont complets et contiennent les pièces conformes.

11 / EXPERTISE DES PROJETS RENDUS

L'expertise des projets s'est référée au programme du concours ainsi qu'aux réponses aux questions des concurrents.

Elle a été conduite du 2 au 20 novembre 2020, par les experts du jury, soit :

M. Christophe ABGRALL, CFF immobilier

M. Giosue DE MARCO, ingénieur-civil (AGCM), Ville de Genève

M. Lionel FER, ingénieur en transports (AGCM), Ville de Genève

M^{me} Florence COLACE, architecte-éclairagiste (AGCM), Ville de Genève

M^{me} Claire MEJEAN, architecte-paysagiste (SEVE) Ville de Genève

M. Marc FROBERT, économiste de la construction, Emch+Berger ImmoConseil SA

12 / JUGEMENT

12.1 / DÉROULEMENT DU JUGEMENT

Le jury a siégé au complet les 25 et 26 novembre 2020. Le deuxième jour, Madame Emmanuelle Bonnemaison est absente, elle est remplacée par Monsieur Raphaël Frei, suppléant.

12.2 / ORGANISATION EN SITUATION DE COVID-19

Afin de pouvoir réunir le jury et garantir les conditions sanitaires conformes aux recommandations de l'OFSP, une installation multimédia a été mise en place pour que chaque juré présent dans la salle puisse être seul à une table. Les jurés ne pouvant se déplacer étaient connectés en visioconférence, avec son et image pendant toute la durée du jugement. Madame Lambertini, Monsieur Laffranchi et Monsieur Frei ont assisté au jury en visioconférence. Durant toute la durée des débats, les planches des projets et les maquettes objets de la discussion ont été filmés et projetés sur des écrans géants. Les débats ont ainsi pu avoir lieu dans de bonnes conditions visuelles et auditives, pour tous les membres du jury.

Les professionnels en charge du suivi vidéo ont signé une déclaration de confidentialité.

12.3 / PROJETS ADMIS AU JUGEMENT

Compte tenu des contrôles de conformité des projets rendus, le jury décide, à l'unanimité, d'admettre au jugement tous les projets parvenus chez l'organisateur, ceux-ci étant parvenus dans les délais et ne présentant pas de problème de conformité formelle.

12.4 / PRISE DE CONNAISSANCE DES PROJETS

L'ensemble du jury procède à une première prise de connaissance des projets, par une présentation de chacun des projets, faite par les organisateurs.

12.5 / PROJETS À EXCLURE DE LA RÉPARTITION DES PRIX, CONFORMITÉ AU PROGRAMME

Après la première prise de connaissance des projets, le jury constate que les projets remis répondent au programme et au cahier des charges. Il décide donc à l'unanimité de n'exclure aucun des projets rendus de la répartition des prix.

12.6 / PREMIER TOUR DU JUGEMENT

Le jury effectue un premier tour de jugement et décide d'écarter, pour la suite du jugement, les projets répondant le moins bien aux critères principaux suivants, regroupés dans 3 familles comme proposé par le président du jury :

- Critères de « projet » : qualité urbaine architecturale, topographie, élément architectural de liaison, etc.
- Critères de « moyens » : expression du concept par le végétal, les revêtements, le mobilier, etc.
- Critères de « fonctionnement » : flux, modes de transports, fluidité, etc.

Les projets non retenus à l'issue de ce premier tour sont les suivants :

- 02** LOTHLÓRIEN
- 03** LES DEUX GENÈVE
- 06** CÔTÉ JARDIN
- 08** Coulisses

12.7 / DEUXIÈME TOUR DU JUGEMENT

Le deuxième jour, le jury commence par une visite du site effectuée en groupe. Il procède ensuite, à une analyse plus détaillée des projets conservés, en tenant compte de l'ensemble des critères de jugement et des rapports d'expertise.

Une attention particulière est portée sur les rapports des projets restants avec le tissu urbain du quartier des Grottes, au lien entre la grande échelle de la gare et celle, plus domestique des usages du quartier, aux aspects fonctionnels et à la matérialisation de chaque proposition.

A l'issue de ce second tour d'examen des projets, et après une discussion approfondie, le jury décide d'éliminer le projet suivant :

- 09** ÉQUILIBRE

Les 4 autres projets restent pour le classement final.

12.8 / TOUR DE RATTRAPAGE

Avant de procéder au classement final et à l'attribution des prix et mentions, le jury effectue un tour de rattrapage, en réexaminant une dernière fois l'ensemble des projets admis au jugement.

Ce travail ne permet le repêchage d'aucun des projets éliminés.

12.9 / RÉSULTATS DU JUGEMENT ET ATTRIBUTION DES PRIX ET MENTIONS

Après une discussion générale et un dernier examen approfondi des projets restants, qui font chacun l'objet d'une critique complète, le jury procède au classement final des projets conservés et attribue, à l'unanimité, le premier prix, premier rang et à la majorité les prix et rangs suivants, en conformité avec le point 1.05 du programme du concours.

1^{er} rang – 1^{er} prix	projet n° 04	"GIRARD AUX GROTTES"	Fr. 70'000.– HT
2^e rang – 2^e prix	projet n° 07	HORIZONTALITÉ	Fr. 60'000.– HT
3^e rang – 3^e prix	projet n° 01	LINÉATIONS	Fr. 35'000.– HT
4^e rang – 4^e prix	projet n° 05	AU VERT!	Fr. 25'000.– HT

13 / RECOMMANDATIONS DU JURY

Le jury remercie les concurrents pour leur travail de très haute qualité. Les propositions remises ont permis de mesurer la complexité du site et les enjeux du projet. Il s'agit de repenser fondamentalement un espace public parmi les plus centraux de l'agglomération urbaine, de réconcilier des contraintes fortes, souvent contradictoires entre elles, et des configurations morphologiques de différentes échelles et vocations autour d'un projet fédérateur, rassembleur et porteur d'identité. Après l'examen détaillé des propositions, le jury est convaincu que le projet « Girard aux Grottes » placé à l'unanimité au premier rang, premier prix possède toutes les qualités nécessaires ainsi qu'un grand potentiel de développement propres à satisfaire les attentes du maître de l'ouvrage.

Le jury recommande donc, à l'unanimité, au maître de l'ouvrage d'attribuer le mandat d'étude et de réalisation aux auteurs du projet « Girard aux Grottes ».

Dans le cadre de la poursuite des études et de la réalisation du projet lauréat, le jury formule les recommandations suivantes :

- De manière générale, le jury a clairement identifié la qualité de cette proposition qui présente, à l'échelle locale, un lien fort avec le quartier des Grottes, tout en répondant à la grande échelle de la gare de Cornavin, ceci avec une simplicité. Le développement du projet doit conserver ce principe d'économie de moyens et de sobriété des réponses, ce qui contribue à apaiser et unifier les espaces.

- Le jury rappelle au maître de l'ouvrage que, comme mentionné dans le cahier des charges du concours, le projet lauréat contient des propositions qui ne sont, à ce stade, pas pleinement compatibles avec l'état actuel du projet d'extension ferroviaire mené par les CFF. Le maître de l'ouvrage doit maintenant initier les études en assurant une coordination étroite avec le projet ferroviaire. Il s'agit notamment de porter une attention toute particulière aux détails du franchissement de la tranchée de la rue des Alpes, au respect de son gabarit utile et à l'abaissement du niveau de la rue des Alpes, qui n'est possible que dans des limites strictes, tenant compte, notamment de la hauteur nécessaire pour la structure du passage supérieur, à l'ajustement des niveaux de sorties des passages inférieurs ainsi qu'à la formalisation des éléments de façade de la gare.
- Le jury a considéré que l'interprétation du grand élément de liaison identifié dans le plan directeur de quartier, se développant sur toute la longueur de la gare souterraine, qui se traduit ici par l'expression semblable des deux émergences et de la partie centrale de la façade de la gare est en très bonne cohérence avec l'économie du geste qui caractérise toute la proposition. Toutefois, le jury estime que le traitement de ces éléments doit encore être très finement travaillé, de manière à gagner en force et en lisibilité.
- Concernant l'arborisation proposée, le jury demande qu'un grand soin soit apporté aux conditions de plantation des arbres. Le plan des réseaux devra être conçu de manière à laisser libres les sous-sols aux emplacements souhaités pour la plantation. La gestion des eaux sera assurée sur site autant que possible et conçue en coordination avec les plantations, elle sera abordée avec un souci écologique et rationnel en coordination avec les services concernés.
- La déclinaison des différents types de revêtements devra être approfondie et en partie revue pour assurer une économie de moyen en matière d'entretien, mais également et surtout pour mieux définir les différents lieux et usages.
- L'accès à la vélostation, sous le passage de la rue de la Servette, devra être revu.
- Une attention particulière devra être apportée aux continuités cyclables, tout en préservant un esprit de mixité des flux permettant d'offrir la plus grande fluidité aux lignes de désir piétonnes, notamment pour gagner les émergences et les arrêts de transports publics. La stratégie d'implantation de l'arborisation proposée va déjà dans le bon sens et doit encore être confortée dans cette optique afin d'organiser de façon optimale la répartition des flux au sein des divers sous-espaces.

De manière plus générale et dans le cadre du développement du projet de restructuration de tout le pôle de Cornavin, le jury recommande à la Ville de Genève, ainsi qu'à tous les acteurs en charge du projet, de poursuivre les études en tenant compte des considérations suivantes :

- La concertation avec les représentants des habitants du quartier doit se poursuivre tout au long du développement du projet, de manière à ce que la proposition conserve le caractère domestique et appropriable des différents lieux, et le lien fort avec le tissu urbain du quartier des Grottes, avec la pénétrante verte des parcs de la rive droite, éléments dont le jury a reconnu la grande importance au cours des débats.

- Les propositions formulées par les différents concurrents pour la configuration de l'îlot urbain ont montré que les études ultérieures devront proposer des implantations et des espaces entre bâtiments en rapport avec le tissu urbain et la morphologie du quartier des Grottes et assurer les continuités avec les rues adjacentes et le parc des Croupettes. Il s'agira également de questionner l'éventuelle construction qui complète le bloc du quartier des Grottes et le mur borgne de l'immeuble 6 rue des Grottes.
- Le jury a également constaté, dans le cadre de ses débats et par la visite effectuée sur place en commun, que le déplacement du tram représenterait un véritable atout pour améliorer les qualités et la fluidité des aménagements des espaces publics et souhaite donc que la possibilité du déplacement du tram du passage de Montbrillant à celui de la Servette soit approfondie.

Enfin, pour garantir sur le long terme la préservation des principales qualités identifiées dans la proposition « Girard aux Grottes » par le jury, ce dernier recommande à l'unanimité au maître de l'ouvrage un accompagnement du démarrage des études par une délégation de trois membres du jury. Cette proposition est acceptée par le maître de l'ouvrage et par l'ensemble des membres du jury, qui désigne pour ce rôle Monsieur Lorenzo Felder, président ainsi que Madame Sonia Lavadinho et Monsieur Frédéric Bonnet.

14 / APPROBATION DU JURY

Président

M. Lorenzo FELDER

Vice-présidente

M^{me} Isabelle CHAROLLAIS

Membres professionnels

M. Francesco DELLA CASA**M. Frédéric BONNET****M^{me} Mireille ADAM BONNET****M. François DE MARIGNAC****M^{me} Anna LAMBERTINI****M^{me} Emmanuelle BONNEMAISON****M^{me} Sonia LAVADINHO****M. Massimo LAFFRANCHI****M. Benoît ZIEGLER**

Membres représentants

M. Sébastien ALPHONSE**M. Xavier DE-RIVAZ****M. Daniel OERTLI****M^{me} Séverine BRUN****M. Patrik TROESCH****M. Marsel PERRIN**

Suppléants

M. Raphael FREI**M^{me} Bojana VASILJEVIC-MENOUD**

Lorenzo Felder

Isabelle Charollais

Francesco Della Casa

Frédéric Bonnet

Mireille Adam Bonnet

François de Marignac

Anna Lambertini

Emmanuelle Bonnemaïson

Sonia Lavadinho
SONIA LAVADINHO
BFLUID RECHERCHE & EXPERTISE
DAUBIN n° 5
1203 GENEVE
SUISSE

Massimo Laffranchi

Benoît Ziegler

Sébastien Alphonse

Xavier de Rivaz

Daniel Oertli

Séverine Brun

Patrik Troesch

Marsel Perrin

Raphael Frei

Bojana Vasiljevic-Menoud

15 / LEVÉE DE L'ANONYMAT

Suite au classement et à l'attribution des prix, le jury procède à l'ouverture des enveloppes cachetées des concurrents et lève l'anonymat en suivant l'ordre du classement.

PROJETS PRIMÉS

par ordre de prix

1^{er} rang | 1^{er} prix

Projet n° 04

"GIRARD AUX GROTTES"

Bureau pilote | Architectes paysagistes

Monnier Architecture du Paysage Sàrl

Rue Cité-Derrière 3 | 1005 Lausanne | Suisse

Collaborateurs

Maxime Monnier | Elena Pozzoli | Camille Freulet | Maria Helena Duarte

Architectes

Giorgis&Rodriguez Architectes

Glacis-de-Rive 23 | 1207 Genève | Suisse

Collaborateurs

Timothée Giorgis | Juan Rodriguez | Gabriela Pratas

Ingénieurs mobilité

Transitec Ingénieurs mobilité

Avenue Auguste-Tissot 4 | 1006 Lausanne | Suisse

Collaborateurs

Laurent Dutheil | Steve Tombez

Ingénieurs civils

Edms Ingénieurs civils

Chemin des Poteaux 10 | 1213 Petit-Lancy | Suisse

Collaborateurs

Benoît Tognazzi | Yves Bach | Roland Mantilleri

Concepteurs lumière

Lumière Electrique

Avenue Edouard-Dapples 54 | 1006 Lausanne | Suisse

Collaborateurs

Laurent Junod | Laura Fleury

2^e rang | 2^e prix

Projet n° 07

HORIZONTALITÉ

Bureau pilote | Architectes

Atelier Descombes Rampini SA

Rue du Beulet 4 | 1203 Genève | Suisse

Collaborateurs

Geoffroy Jutzeler | Lou Papelier | Eliott Dujardin | Julien Descombes | Marco Rampini

Greg Bussien

Ingénieurs civils

ZS Ingénieurs civils SA

Rue des Grand'Portes 2 | 1213 Onex | Suisse

Collaborateur

Vincent Correnti

Luchinger+Meyer Ingénieurs civils SA

Avenue de la Gare 10 | 1003 Lausanne | Suisse

Collaborateur

Etienne Bouleau

Ingénieurs mobilité

Transitec Ingénieurs mobilité

Avenue Auguste-Tissot 4 | 1006 Lausanne | Suisse

Collaborateur

Steve Tombez

Concepteurs lumière

Les Eclairagistes Associés

Rue Alsace Lorraine 7 | 69001 Lyon | France

Collaborateur

Joseph Frey

3^e rang | 3^e prix

Projet n° 01

LINÉATIONS

Bureau pilote | Architectes urbanistes

msv architectes urbanistes Sàrl

Rue Eugène-Marziano 39 | 1227 Les Acacias | Suisse

Collaborateurs

David Malaval | Sophie Lee | Pascual Bernad | Claudia Molina | Yves Vieuxloup

Ingénieurs civils et environnement

PERRETEN & MILLERET SA

Rue Jacques-Grosselin 21 | 1227 Carouge | Suisse

Collaborateurs

Julien Treleani | Jean-Jacques Megevand

Ingénieurs mobilité

bcph Ingénierie

Rue du Léopard 7 | 1227 Carouge | Suisse

Collaborateur

Philippe Burri

Concepteur lumière

François Gschwind Concepteur lumière ACE

Rue Sébastien Gryphe 123 | 69007 Lyon | France

4^e rang | 4^e prix

Projet n° 05

AU VERT!

Bureau pilote | Architectes

architech SA

Route de Meyrin 12a | 1202 Genève | Suisse

Collaborateurs

Frank Herbert | Guillaume Le Grelle | Julio Lopez | Christine Georges | Iker Gomez

Anna Fabregat | Diego Osorio

Architectes paysagistes

ARRABAL Sàrl

Avenue de Sainte-Clotilde 18 | 1205 Genève | Suisse

Collaborateurs

Valeria Pagani | Federico Gonzalez Leone | Raphael Bach

Ingénieurs civils

Küng et Associés SA

Avenue de Beaulieu 43 | 1004 Lausanne | Suisse

Collaborateurs

Marco Barragans | Stéphane Chamois | Steve Monthoux | Cécile Marguerat

Ingénieurs conseils | Mobilité et urbanisme

RR&A – Roland Ribí & Associés SA

Rue Jean-Jaquet 14 | 1201 Genève | Suisse

Collaborateurs

Philippe Gentizon | Véronique De Sepibus | Pedro De Aragao | Victoire Plaisance

Etienne Doyen | Frédéric Rast | Benoît Périllard

Puis, par ordre d'arrivée

Projet n° 02

LOTHLÓRIEN

Bureau pilote | Architectes paysagistes

Pascal Heyraud Sàrl

Rue de l'Evole 8a | 2000 Neuchâtel | Suisse

Collaborateurs

Pascal Heyraud | Adélie Aeberhard | Tomas Chroustovsky | Ariane Delemer

Giulia Vanni | Léa Vidal-Gisler

Architectes

LOCALARCHITECTURE

Côte de Montbenon 6 | 1003 Lausanne | Suisse

Collaborateurs

Laurent Saurer | Manuel Bieler | Antoine Robert-Grandpierre

Ingénieurs civils

ingegneri pedrazzini guidotti Sagl

Via Pico 29 | 6900 Lugano | Suisse

Collaborateurs

Andrea Pedrazzini | Eugenio Pedrazzini | Roberto Guidotti

Ingénieurs conseils | Mobilité et urbanisme

RR&A Roland Ribl & Associés SA

Rue Jean-Jaquet 14 | 1201 Genève | Suisse

Collaboratrice

Véronique De Sepibus

Concepteurs lumière

ETIENNE GILLABERT

Chemin de Lucinge 12 | 1006 Lausanne | Suisse

Collaborateur

Elie Nespoulos

Projet n° 03

LES DEUX GENÈVE

Bureau pilote | Architectes et architectes paysagistes

apaar Sàrl

Rue du Môle 42 bis | 1201 Genève | Suisse

Collaborateurs

Nathalie Mongé | Séraphin Hirtz | Raphaël Niogret | Thomas Bolliger | Simon Lefranc

Marine Pittet | Timothée Laurans | Evelyne Bessaud

Ingénieurs

Structurame Sàrl

Rue de Zurich 15 | 1201 Genève | Suisse

Collaborateur

Damien Dreier

Ingénieurs civils

Cera SA

Avenue des Tilleuls 3 | 1203 Genève | Suisse

Collaborateur

David Mermod

Ingénieurs | Transports et aménagements

Trafitec Ingénieurs Conseils SA

Rue des Grand'Portes 2 | 1213 Onex | Suisse

Collaborateur

Michel Savary

Concepteurs lumière

Reflexion

Avenue de Cour 74 | 1007 Lausanne | Suisse

Collaboratrices

Laurie Drompt | Jana Krewinkel

Visualisation d'architecture

Stratus

Rue Dr César-Roux 14 | 1005 Lausanne | Suisse

Collaborateurs

Nicolas Maeder | Sébastien Maeder

Membres indépendants

Olivier Krumm, architecte | Clément Crevoisier, historien | Robert Perroulaz, dendrologue

Luca Pattaroni, sociologue

Projet n° 06

CÔTÉ JARDIN

Bureau pilote | Architectes urbanistes

AETC Sàrl

Rue Louis-Favre 43 | 1201 Genève | Suisse

Collaborateurs

Christian Scheidegger | Antoinette Schaer | Débora Chappet | Charles Bastide-Fouque

Ramón Mansergas | Guillaume Helleu | Hugo Kohler | Cécile Walder

Urbanistes | Paysagistes et architectes

Folia Sas

Rue Pierre Corneille 94 | 69003 Lyon | France

Collaborateurs

Gilles Nussbaumer | Claire Corre | Clément Villette | Kenza Fassi | Sarah Ielissouf | Sophie Maille

Ingénieurs civils

BCS SA

Rue des Draizes 3 | 2000 Neuchâtel | Suisse

Collaborateurs

Philippe Bissat | Frank Lambelet | Nicolas Weber | Fabrice Culand | David Vicente

Christelle Hurni

Ingénieurs transports

Citec Ingénieurs Conseils SA

Route des Acacias 47 | 1211 Genève 26 | Suisse

Collaborateurs

Philippe Gasser | Fabrice Etienne | Vincent Epiney

Ingénieurs

CSD Ingénieurs SA

Avenue Industrielle 12 | 1227 Carouge | Suisse

Collaborateurs

Sébastien Nendaz | Eric Säuberli | Humberto Lopez Paredes | Laurent Hafiz

Gabriel Piguet | Cédric Badan

Perret-Gentil SA

Avenue des Découvertes 12 | 1401 Yverdon-les-Bains | Suisse

Collaborateurs

Nicolas Bize | Giuseppe Apisa

Concepteurs lumière

Eclar Sàrl

Rue Marc Boillet 16 | 71150 Chagny | France

Collaborateur

Vittorio Sparta

Projet n° 08

Coulisses

Bureau pilote | Architectes paysagistes

DUO Architectes paysagistes Sàrl

Rue du Midi 20 | 1003 Lausanne | Suisse

Collaboratrices

Aurélie Barral | Antonella Monziona | Sandra Kieschnik

Architectes urbanistes

SAAS Sàrl

Route des Jeunes 43 | 1227 Carouge | Suisse

Collaborateur

Guillaume Yersin

Ingénieur civil

Matthieu Jeanbourquin

Route des Jeunes 43 | 1227 Carouge | Suisse

Ingénieurs mobilité et transports

Kontextplan AG

Gutenbergstrasse 6 | 3011 Berne | Suisse

Collaborateur

Markus Hofstetter

Projet n° 09

ÉQUILIBRE

Bureau pilote | Architectes

EXPLORATIONS ARCHITECTURE

Cité Paradis 1bis | 75010 Paris | France

Collaborateurs

Yves Pagès | Pierre Vasseur

Architectes paysagistes

Illex Sas

Place Puvis de Chavannes 7 | 69006 Lyon | France

Collaborateurs

Guerric Péré | Ha-Phong Le | Mireia Maso | Julien Pacia | Léonard Paillisson

Prune Schwab | Manon Wettstein

Ingénieurs transports et urbanisme

Citec Ingénieurs Conseils SA

Route des Acacias 47 | 1211 Genève | Suisse

Collaborateur

Philippe Gasser

Ingénieurs civils

T Ingénierie SA

Quai du Seujet 18 | 1211 Genève 11 | Suisse

Collaborateurs

Fanny Novoa-Gilliéron | Florent Bappert