

GENÈVE

Un plan sans voitures pour Cornavin

Profitant de l'extension souterraine de la gare à l'horizon 2030, l'Etat et la Ville veulent réaménager les alentours et les dédier à la population et aux mobilités douces.

MERCREDI 19 MAI 2021 [GUSTAVO KUHN](#)

Les véhicules motorisés individuels seront bannis devant et derrière la gare Cornavin. KEYSTONE/ARCHIVES

AMÉNAGEMENT Ville de Genève ont présenté ensemble mercredi le futur visage de Cornavin. Et il sera bien sans voitures! Le Conseil d'Etat a en effet adopté le matin même le nouveau plan directeur du quartier entourant la gare centrale. Une étape qui lance un vaste projet de réaménagement des espaces publics autours du principal pôle de mobilité de Genève et de sa région.

Les véhicules motorisés individuels seront donc bannis de la surface. Ceci pour accompagner l'extension souterraine de l'infrastructure ferroviaire, qui devrait voir doubler sa fréquentation dans une dizaine d'années accueillant ainsi quotidiennement 100'000 passagers supplémentaires.

Certes, l'Etat et la municipalité avaient déjà dévoilé leurs plans respectifs pour accompagner le chantier ferroviaire fédéral. Mais cet accord institutionnel, qui lie les deux entités publiques dans une même vision urbanistique, n'en demeure pas moins un grand pas vers une profonde transformation du centre-ville et de la mobilité de toute l'agglomération. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat en charge des Infrastructures l'a d'ailleurs bien rappelé: «C'est peut-être encore difficile à imaginer. Mais il n'y aura plus de voitures devant la gare Cornavin.» Ni derrière d'ailleurs.

A la place, de grands espaces dévolus à la population et aux déplacements doux, seulement traversés par des transports publics. «Il s'agit d'une vraie mue, insiste Antonio Hodgers, conseiller d'Etat en charge du Territoire. Cornavin va rester un nœud modal, mais doit en même temps devenir une place centrale d'un quartier, au cœur de l'agglomération franco-valdo-genevoise. Elle ne doit pas être que fonctionnelle, mais aussi bucolique et agréable.»

Routes supprimées

Les alentours de la gare vont donc être profondément remodelés à l'horizon 2030 (et bien avant au vu des chantiers). Les routes passant devant la station de trains – reliant la rue de Lausanne à celle de Chantepoulet – et derrière – entre les rues Fort-Barreau et la Servette, au pied des Grottes – vont disparaître pour être dévolues aux habitant·es, aux passant·es, aux voyageurs et voyageuses. Même la fin du boulevard James-Fazy – le tronçon entre l'église Notre-Dame et les bâtiments abritant une partie de la HEAD et les anciens cinémas Rialto – va être piétonnisée. Le tram 15 en direction de Plainpalais qui y passe sera dévié sur la rue des Terreaux-du-Temple, où transite déjà sa voie en sens inverse.

Et le trafic automobile? Il devra passer par la 'ceinture urbaine' d'abord, pour «contourner le secteur», ou par la rue des Alpes, qui sera en double sens. Un concept «basé sur la Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE)», précise Serge Dal Busco. Quant aux taxis stationnant devant la gare, ils seront localisés au premier niveau du parking souterrain, comme les places pour motos et vélos.

Toutes ces surfaces libérées le seront pour la population. «On veut du vide, car c'est comme ça que les humains s'approprient l'espace», affirme Antonio Hodgors. Avec un certains nombre d'aménagements et d'élimination «d'obstacles architecturaux» tout de même. L'idée étant de «désencombrer l'espace public pour qu'il devienne un lieu de vie et de rencontre», alors que pour l'heure, «tout le monde est tendu» dans le secteur, selon les mots du magistrat chargé du Territoire.

Esplanade piétonne

L'arrière de la gare sera aussi entièrement remodelé. Une tâche qui revient à la Ville. «Il s'agit d'une occasion d'accompagner les travaux des CFF en pensant plus largement aux différents quartiers aux alentours», a ainsi expliqué Frédérique Perler, conseillère administrative chargée du Département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité (DACM). Le projet de la municipalité prévoit ainsi de transformer la zone allant de la rue de la Servette jusqu'à la rue des Gares – où se situent notamment la poste de Montbrillant et l'Office cantonal de l'emploi –, en esplanade piétonne, munie de places végétalisées à ses extrémités. «La Ville s'est engagée à trouver un emplacement de remplacement au Quai 9 (*ndlr: structure d'accompagnement de toxicodépendant·es*)», précise la magistrate. Quant aux différences de vues persistantes entre la Ville et l'Etat concernant le transfert du trafic motorisé, «on finira par trouver des solutions», assure Frédérique Perler.

Le début du chantier en vue de l'extension de la gare est prévu pour 2026, et ceux des aménagements aux alentours pour 2024. Mais les travaux préparatoires devraient commencer avant, affirme Serge Dal Busco.