

Aménagement de Cornavin

Réaménagement des espaces publics à Cornavin

L'ATE Genève a examiné avec intérêt les informations actuellement disponibles, relatives au projet de réaménagement des

espaces publics autour de la gare de Cornavin, en attachant une importance particulière aux aspects de la mobilité multi-modale.

Nous présentons ici le résultat de notre évaluation, en y incluant diverses propositions de compléments et d'améliorations.

Remarques générales

Le projet reconnaît que la gare de Cornavin est le pôle majeur pour les échanges de moyens de transport à Genève. C'est la gare principale du système ferroviaire structurant dans la région genevoise. Ce rôle, conforté récemment par la mise en service du réseau Léman Express, est

appelé à demeurer. Outre les nombreuses interfaces, la présence de nombreux commerces, lieux de restauration, services divers et vélostations dans la gare elle-même ainsi que dans le voisinage immédiat, en fait un lieu de forte attractivité, connaissant une fréquentation élevée. La prise

en compte de ces éléments dans le projet nous paraît globalement positive. Nous proposons ici diverses modifications au projet tel que présenté. Elles concernent principalement les accès aux quais des trains, et divers aménagements concernant les transports publics de surface.

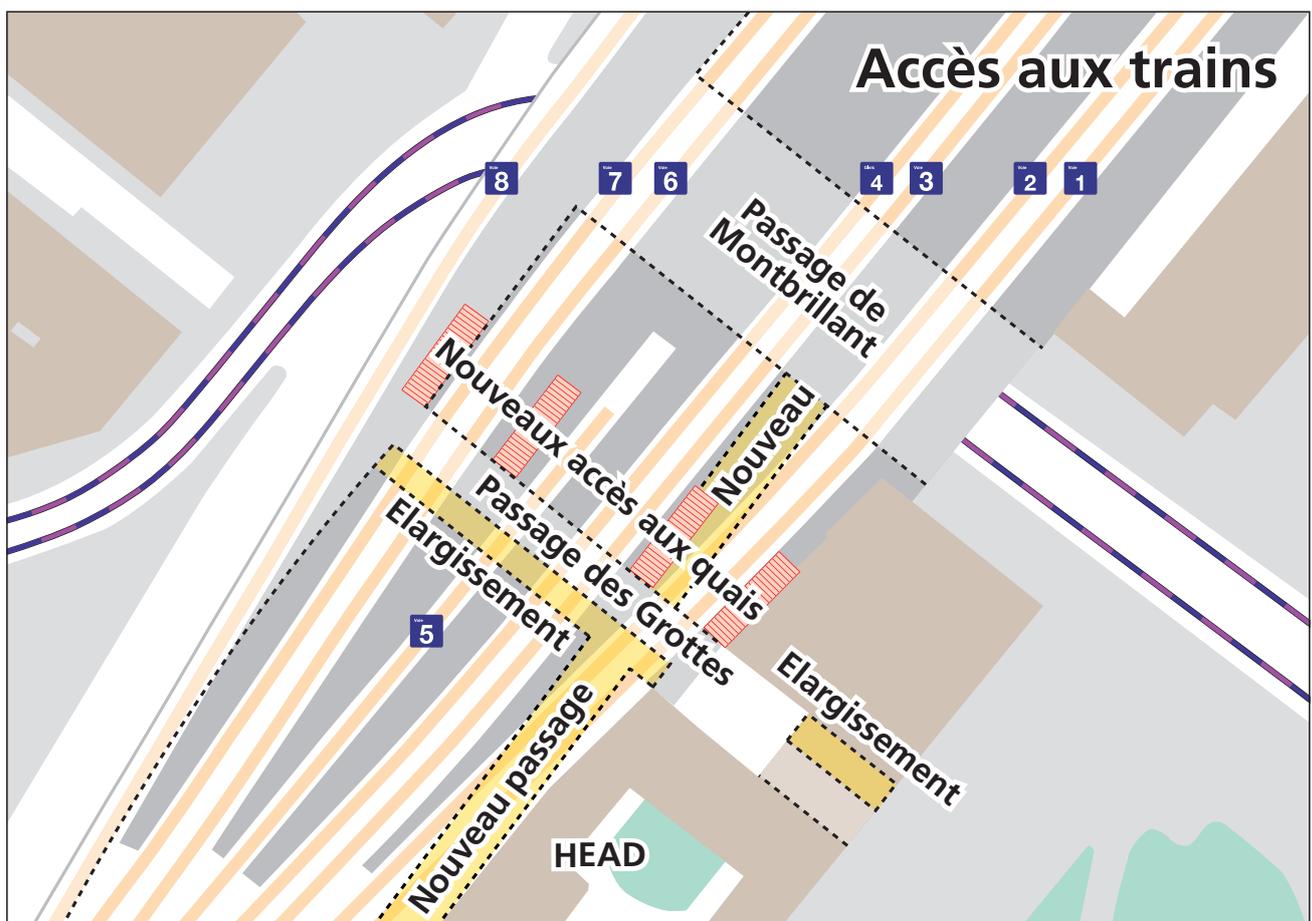
- 1 Accès aux trains
- 2 Passage de Montbrillant avec arrêt des TPG
- 3 Arrêt des TPG «Gare Cornavin» au bas de la rue de la Servette et arrêt «Lyon»
- 4 Boucle de rebroussement pour les trams
- 5 Rue des Terreaux-du-Temple avec arrêt de tram «Mercier»

1 Accès aux trains

Par rapport à la situation actuelle le projet ajoute de nouveaux accès aux quais aériens de la gare sur son côté nord-est, à partir du passage des Alpes. Or, les principaux flux d'utilisateurs des trains se situent globalement autour d'un axe représenté par le passage de Montbrillant. Par ailleurs l'arrêt TPG au bas de la rue de la Servette ne dispose pas d'accès faciles et rapides à ces quais.

Nous jugeons indispensable qu'il soit possible d'accéder aux divers quais aériens à partir du passage des Grottes revalorisé. Ceci est faisable sans difficulté pour les quais des voies 2/3, des voies 4/5/6 et des voies 7/8. Un accès au quai de la voie 1 nécessiterait peut-être un aménagement plus délicat, mais demeurant dans le cadre du possible. Ceci est d'autant plus important qu'il s'agit

de l'accès aux trains du Léman Express. De cette manière la liaison entre les quais aériens et l'arrêt des TPG au bas de la rue de la Servette est facilitée, en empruntant la partie du passage HEAD entre le passage inférieur de la Servette et le passage des Grottes. On obtient ainsi une meilleure répartition des flux de piétons entre les divers accès aux trains.



2 Passage de Montbrillant avec arrêt des TPG

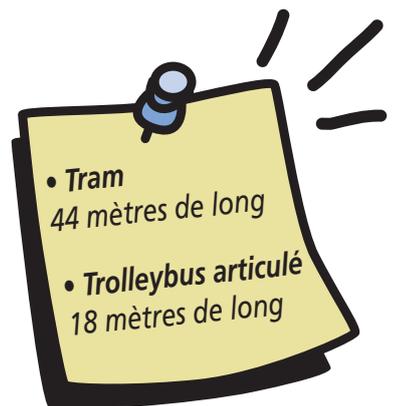
Cet arrêt est actuellement desservi par les lignes de tram 14 et 18. Peut-on envisager que le quai central entre les voies soit supprimé de manière à permettre également aux trolleybus des lignes 3 et 10 d'y faire leur arrêt? Les vélos pourraient ainsi également dépasser les véhicules à l'arrêt. De cette manière:

- les trams 14 et 18 ainsi que les trolleybus 3 et 10 partageraient les mêmes points d'arrêt entre Gare Cornavin et Servette inclusivement. On réaliserait ainsi un axe fort entre Bel-Air et la rue de la Servette;
- Un cisaillement de bus serait évité au carrefour rue de Lyon / rue de la Servette / rue de la Pépinière;

En utilisant toute la longueur entre la place de Cornavin et la place de Montbrillant pour l'arrêt dans le passage il serait possible à un tram et à un trolleybus de faire leur arrêt simultanément (comme c'est déjà le cas aux arrêts dans la rue de la Servette).



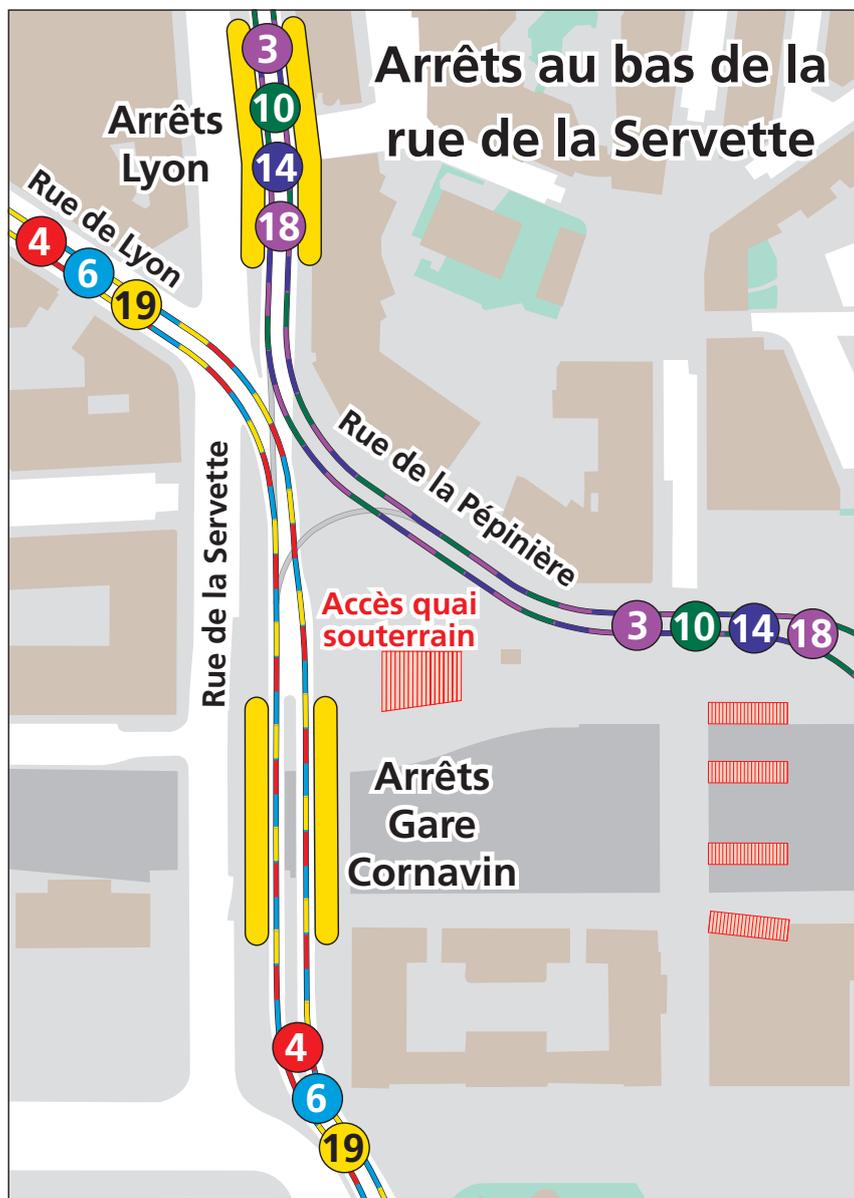
Le passage de Montbrillant actuel avec quais latéraux et quai central



3 Arrêt des TPG «Gare Cornavin» au bas de la rue de la Servette et arrêt «Lyon»

Tenant compte de ce qui précède, cet arrêt est utilisé exclusivement par les lignes de bus parcourant la rue de Lyon (lignes 4, 6 et 19). Dans l'intérêt d'une optimisation de l'interface avec la gare de Cornavin, nous proposons que les pistes réservées aux bus, et dès lors les arrêts pour les deux directions, soient placés dans la moitié nord-est du passage inférieur. De cette manière les usagers des lignes de bus ne traversent pas de chaussée entre les quais de l'arrêt et les espaces piétonniers de la gare. Les flux au carrefour des rues de Lyon, de la Servette et de la Pépinière s'en trouvent simplifiés puisqu'il n'y a plus de cisaillement entre les trams et les bus à cet endroit.

Dans une démarche similaire il est suggéré que l'arrêt «Lyon» des trams 14 et 18 et des trolleybus 3 et 10 sur la rue de la Servette soit aussi placé sur le côté nord-est de cette rue ; le



retour des voies dans leur position médiane sur la rue de la Servette peut alors

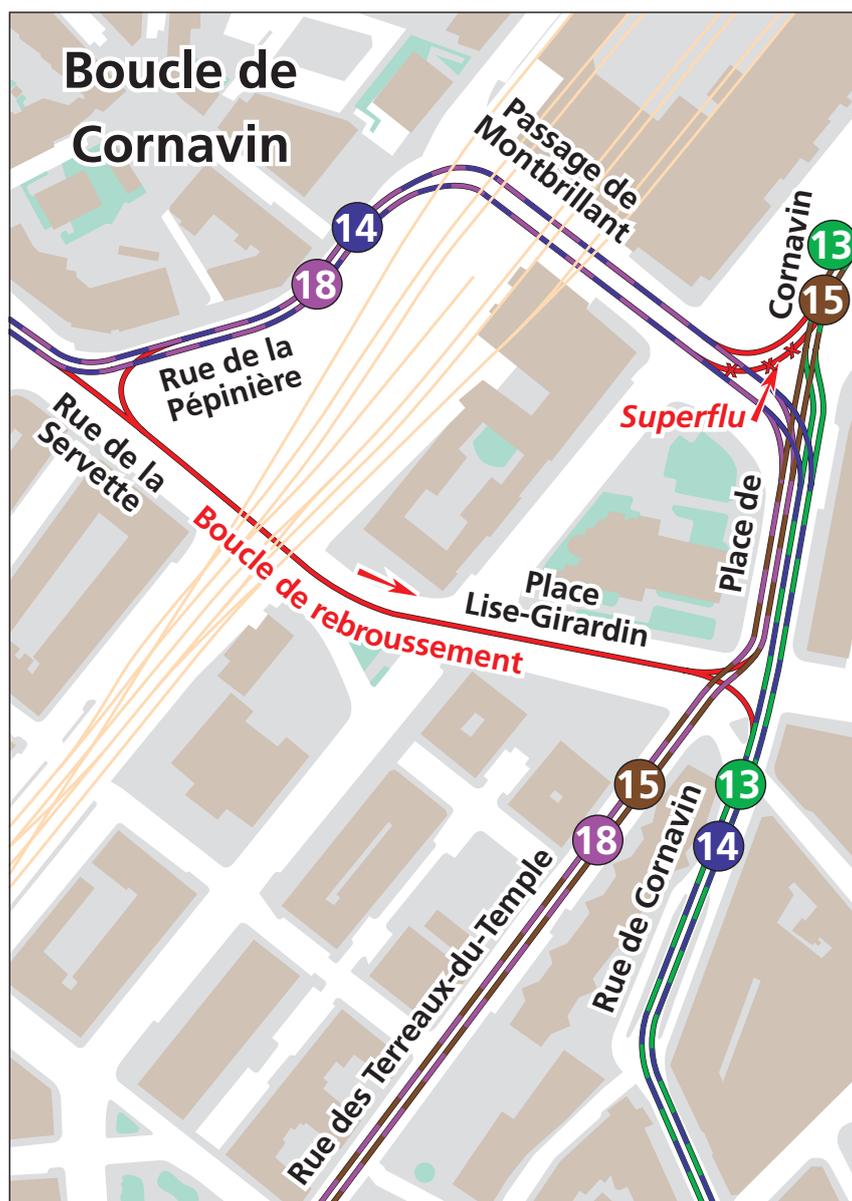
être fait à la hauteur de l'intersection avec la rue Louis-Favre.

4 Boucle de rebroussement pour les trams

L'aménagement prévu pour les diverses lignes de tram desservant la gare de Cornavin ne prévoit plus de boucle de rebroussement. Au mieux, des diagonales pourraient permettre des rebroussement par changement de sens, qui peuvent péjorer l'exploitation. Pour la robustesse et la flexibilité de l'exploitation des trams dans le secteur, nous proposons de conserver la possibilité de rebrousser par boucle comme suit :

- Une voie unique est posée sur la partie inférieure de la rue de Servette (sur le site propre des bus), dans le passage inférieur, et sur la place Lise-Girardin. Cette voie unique est reliée, au nord est, à la voie descendante de la rue de la Servette et à la voie montante de la rue de la Pépinière, et au sud-ouest, à la voie direction Bel-Air sur la rue de Cornavin, et aux voies direction Nations et Meyrin sur la place de Cornavin.

- Ceci permet des rebroussements de toutes les directions vers toutes les directions, à l'exception de la voie sur la rue des Terreaux-du-Temple en direction de Plainpalais. Pour ce rebroussement (par exemple pour la ligne 15) les trams peuvent emprunter le parcours rue



de Cornavin – rue de Cou-tance – Bel-Air – quai de la Poste pour rejoindre le boulevard Georges-Favon.

- La pose de cette boucle permettrait aussi de construire aisément la galerie raccordant la mezzanine de la gare souterraine à la galerie MetroShopping, sous le passage de Montbrillant.

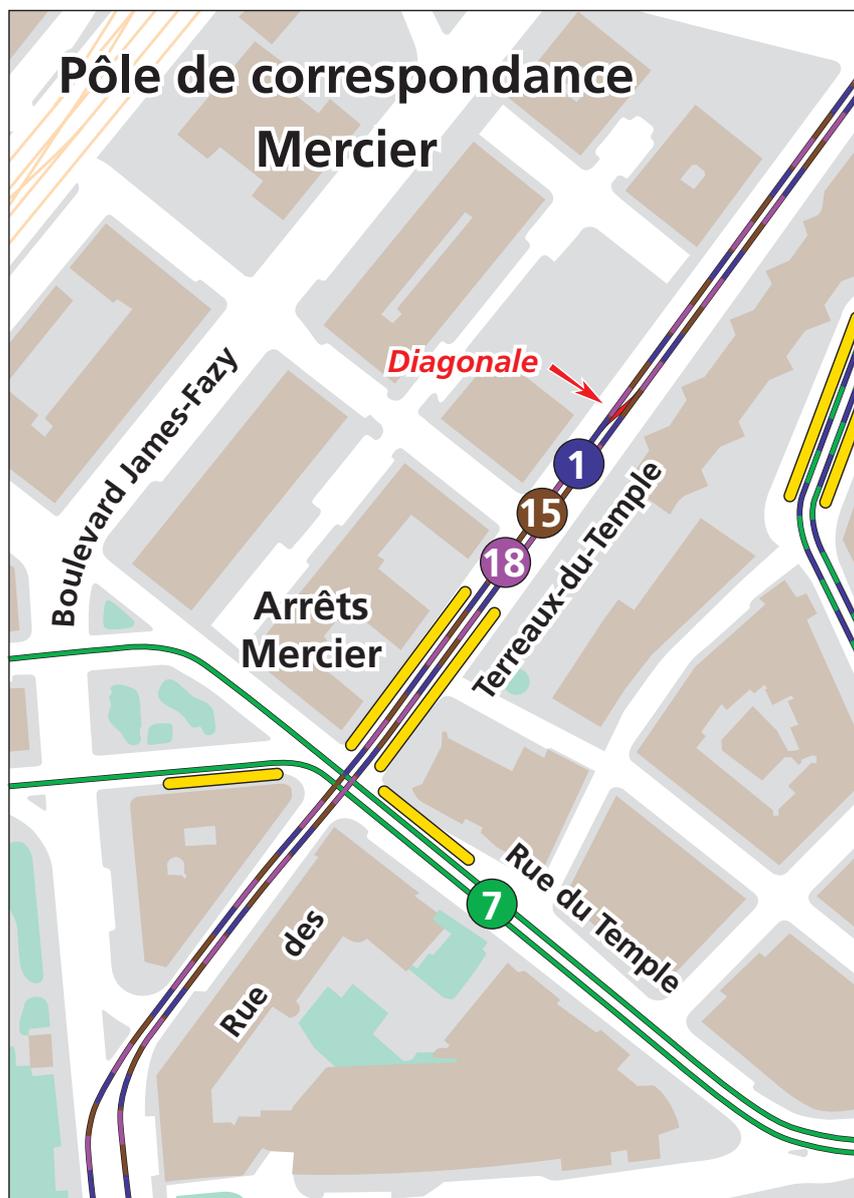
Pendant les

travaux de construction de cette galerie, les trams venant de Meyrin utiliseraient la voie sur la partie inférieure de la rue de la Servette, les trams montant vers Meyrin utiliseraient la voie 'de gauche' dans le passage de Montbrillant, à l'aide d'aiguillages de chantier de part et d'autre du passage.

5 Rue des Terreaux-du-Temple avec arrêt «Mercier»

Bien qu'en dehors du périmètre d'aménagement du projet, l'aspect suivant nous semble devoir être mentionné. Il est prévu que les trams emprunteront la rue des Terreaux-du-Temple dans les deux sens de circulation, de manière à séparer le trafic des trams du trafic routier. Ce dernier, banni de cette artère, devra emprunter le boulevard James-Fazy dans les deux directions.

Pour corriger la dissymétrie existante entre les arrêts de tram «Mercier» et «Goulart», nous proposons de placer l'arrêt «Mercier» des trams, dans les deux sens de circulation, à l'intersection entre la rue des Terreaux-du-Temple et la rue du Temple, vis-à-vis de la façade du temple de St-Gervais. Ceci améliore l'interface entre le trolley-bus 7 et les trams dans le sens St-Jean – Cornavin. Dans l'autre sens, il y a lieu d'examiner si l'arrêt «Mercier» de la ligne 7 en direction de St-Jean peut être déplacé sur la rue du Temple, avant ou après



son intersection avec la rue des Terreaux-du-Temple.

Une diagonale judicieusement placée à la hauteur de l'actuel arrêt Goulart

permettrait le rebroussement des trams 15 et 18 en cas de perturbation dans le secteur de Cornavin et au-delà.