

**Proposition du Conseil administratif du 4 décembre 2018 en vue de l'ouverture d'un crédit complémentaire brut de 3 227 700 francs destiné à la poursuite des études urbaines liées à l'extension de la gare de Cornavin, dont à déduire une participation du Canton de Genève de 500 000 francs, soit un montant net de 2 727 700 francs.**

Mesdames les conseillères municipales, Messieurs les conseillers municipaux,

### **Introduction**

Le programme «Léman 2030», plus grand projet ferroviaire suisse de ces quinze dernières années, dont il a été question à plusieurs reprises dans divers débats au sein du Conseil municipal, est entré résolument depuis cette année dans sa phase opérationnelle. L'objectif de ce programme vise à renforcer l'offre ferroviaire sur l'axe est-ouest entre Saint-Gall et Genève qui constitue l'une des charpentes principales du réseau ferré suisse.

Dès la fin de l'année 2017, les travaux préparatoires nécessaires à l'ouverture du chantier de la transformation de la gare de Lausanne ont débuté. Côté genevois, l'inauguration de la gare de Lancy-Pont-Rouge ce printemps a coïncidé avec la mise en service de la cadence dite «au quart d'heure» d'une première ligne de Réseau express régional (RER) jusqu'à Coppet.

S'agissant enfin de la gare de Cornavin, l'ensemble des mandats d'étude et de réalisation de la gare souterraine de Cornavin ont été attribués par les Chemins de fer fédéraux (CFF), fin 2017. Par ailleurs, à l'issue d'un concours lancé par la Ville en 2015, sous la forme de mandats d'études parallèles (MEP), un projet lauréat a été désigné au mois d'avril fixant une vision prospective de la réorganisation du pôle urbain de Cornavin, c'est-à-dire l'ensemble des espaces bâtis et non bâtis formant le contexte urbain de la gare.

L'objet de la présente proposition est une demande de complément de crédit d'étude. Il fait suite à la proposition PR-1126, adoptée par le Conseil municipal le 25 mai 2016, et permettra d'engager une nouvelle tranche d'études du pôle urbain étroitement coordonnées avec les études du projet ferroviaire et de réalisation de la gare souterraine engagées par les CFF.

### **Le pôle urbain de Cornavin, bref rappel des études précédentes et en cours**

La première étude, lancée en 2012 conjointement par la Ville, le Canton de Genève, les CFF et en association avec l'Office fédéral des transports (OFT) était

destinée à l'évaluation d'une extension souterraine de la gare CFF de Cornavin en opposition à une extension au niveau des quais actuels, préconisée à l'époque par les CFF, qui aurait conduit à la destruction d'une partie du quartier des Grottes. Cette étude a eu un effet déterminant sur le devenir de la gare puisque ses conclusions ont conduit au choix unanime d'une extension souterraine des ouvrages ferroviaires.

Il s'était dès lors agi de prendre la mesure des enjeux et des conséquences de ce choix sur l'aménagement urbain des abords de la gare, ses effets sur la mobilité et sur les quartiers environnants. Suite au vote de la proposition PR-1054 le 21 mai 2014, la Ville a pris le pilotage des études de définition et d'accompagnement du projet d'aménagement en lien avec l'extension souterraine de la gare de Cornavin développée par les CFF. Les éléments de conclusion principaux avaient été rassemblés dans un rapport appelé «étude d'orientation» qui fixait les enjeux principaux, notamment en matière de mobilité et de gestion des flux de voyageurs dans l'espace public. Ces deux crédits d'études sont bouclés.

Enfin, le 25 mai 2016, le Conseil municipal adoptait la proposition PR-1126 destinée à permettre l'organisation d'un MEP pour la définition d'une image urbaine des espaces liés à l'extension de la gare de Cornavin.

Parallèlement, depuis le mois de juin 2016, le Canton a annoncé un programme de mesures découlant de la mise en application de la nouvelle loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE). Cette loi pose le principe d'une accessibilité différenciée aux divers espaces de l'agglomération en fonction de leur situation centrale ou périphérique et de l'offre de transports collectifs. Il va de soi que les mesures découlant de la LMCE tiennent compte de l'augmentation du nombre de passagers prévus en gare ces prochaines années. Les études conduites par l'Office cantonal des transports (OCT) ont montré dès 2016 la nécessité de disposer de suffisamment d'espace pour les déplacements des piétons dont le nombre va plus que doubler, des mobilités douces et des transports collectifs. De ces études de mobilité résulte un ensemble de 100 mesures de gestion du trafic en ville que le Département cantonal des infrastructures, en coordination avec le département municipal des constructions et de l'aménagement, s'est engagé à mettre en œuvre à partir de 2019. Elles ne pourront développer pleinement leurs effets sur la mobilité en ville qu'à la condition qu'elles soient mises en application dans leur ensemble et dans un délai relativement resserré. Il est à noter toutefois que ces mesures découlant de l'application de la LMCE, tout en ayant un lien direct avec le projet, ne sont qu'un préalable à la «réorganisation du pôle Cornavin», et que par conséquent elles ne font pas partie du projet. Le Conseil administratif déposera en temps utile des propositions relatives à la mise en œuvre des mesures d'aménagement découlant de la LMCE.

Enfin, dans le cadre du développement du réseau ferré sous l'égide du programme «Léman 2030», les CFF ont reçu de la part de la Confédération la

délégation de maîtrise d'ouvrage pour la réalisation de l'extension souterraine de la gare de Cornavin. Ce projet a été divisé en trois lots, à savoir les deux tunnels d'accès est et ouest et la gare souterraine à proprement parler. A la fin de 2017, tous les mandats d'études en vue d'établir un projet définitif, d'obtenir une autorisation de construire et de réaliser les ouvrages ont été attribués à des consortiums associant architectes et ingénieurs. Le projet d'extension souterraine de la gare de Cornavin est donc lancé. Le début des travaux est déjà fixé au mois de mars 2024.

### **Les enjeux de la réorganisation du pôle urbain de Cornavin**

Il importe donc pour la Ville de Genève, détentrice du domaine public mais aussi de nombreuses parcelles de son patrimoine financier dans le quartier des Grottes, d'engager les études nécessaires afin d'être prête à suivre le rythme fixé par la Confédération, les CFF ainsi que l'OCT. Il s'agit même d'une occasion exceptionnelle de repenser l'environnement de la gare, manifestement déjà inadapté aujourd'hui, sur la base d'une vision enfin clarifiée de la mobilité et des emprises futures de la gare. Les enjeux pour la Ville de la réorganisation du pôle urbain de Cornavin sont les suivants:

- le réaménagement des espaces publics tant au sud (place de Cornavin) qu'au nord de la gare (place et rue de Montbrillant);
- l'amélioration des perméabilités de part et d'autre du faisceau des voies ferrées afin de restituer de meilleures connexions entre les quartier situés «en haut» et «en bas» de la gare;
- la création d'une deuxième façade de la gare côté Montbrillant qui a toujours fait défaut;
- l'achèvement de la rénovation du quartier des Grottes restée en attente depuis plus de quarante ans.

### **Exposé des motifs**

Le projet lauréat du MEP jugé en mars 2018 est une image, à un stade conceptuel, de ce que pourrait être la réponse à ces enjeux. Si ce projet qui a fait l'objet ce printemps d'une exposition et de publications dans la presse a été très positivement reçu par la population, cela est dû à sa simplicité mais également parce qu'il montre une vision enfin achevée et valorisante des abords de la gare. Il se résume en trois intentions fortes: l'unification du sol de part et d'autre de la gare, l'élargissement et l'extension des passages inférieurs franchissant le faisceau des voies ferrées, la création, enfin, d'une grande galerie vitrée au nord comme nouvelle façade unificatrice au nord de la gare. Simple et ambitieux dans son concept, ce projet doit maintenant être mis en œuvre, ce qui implique une

multiplicité d'acteurs publics et privés mais aussi la résolution des questions techniques.

A ce stade, il reste en effet de nombreuses questions à résoudre. Il s'agit désormais de définir quel sera exactement le périmètre d'action, en combien de lots le projet devra être décomposé, quels seront les chantiers à engager et quel sera l'ordre des priorités. Il n'est par ailleurs pas possible aujourd'hui, à de rares exceptions près, de déterminer pour chacune de ces actions qui doit étudier leur faisabilité, qui assurera la maîtrise d'ouvrage, qui financera sa réalisation, à qui reviendront les ouvrages finaux et qui devra les entretenir. Pour chaque tronçon de rue ou de place, pour chaque passage inférieur, pour chaque espace public, il sera nécessaire de répartir les tâches et les coûts entre trois principaux acteurs, les CFF, le Canton et la Ville, auxquels il convient d'ajouter quelques propriétaires privés.

C'est pourquoi, dès le lancement des MEP en 2016, il avait été précisé que le lauréat obtiendrait le mandat de définition d'une image directrice, de son intégration dans un instrument de planification (plan directeur de quartier) ainsi que celui d'accompagnement du maître d'ouvrage pour la conception, le développement stratégique et l'étude de projets dans le périmètre du pôle urbain de la gare de Cornavin. Cet accompagnement doit permettre d'assurer la pérennité du projet et de conserver ses qualités essentielles tout au long d'un processus qui s'étalera sur une durée de plus de dix ans. Cette mission n'inclut pas les études et travaux de réalisation mais s'étendra jusqu'à la rédaction des cahiers des charges pour l'attribution finale des mandats d'études des projets définitifs et de réalisation.

## **Description détaillée des prestations**

### *Le plan directeur de quartier (PDQ)*

Le but visé par l'adoption d'un plan directeur de quartier est de lier entre eux les partenaires principaux de l'espace public et de la mobilité, à savoir la Ville et le Canton. L'élaboration du PDQ comprend la mise au point des cartes (carte de synthèse et cartes thématiques), la rédaction de fiches descriptives de lots et de fiches thématiques.

### *La stratégie de mise en œuvre*

Un appui méthodologique est nécessaire afin de disposer d'une stratégie de mise en œuvre, montrant les liens fonctionnels et techniques entre différents lots à construire par différents maîtres d'ouvrages et de définir pour chacun de ces lots qui devra en vérifier la faisabilité, qui devra en faire l'étude définitive, à qui en

incombera la réalisation, combien cela coûtera, qui la financera et à qui reviendra l'ouvrage final.

### *Des études de faisabilité*

Dès à présent des vérifications de faisabilité doivent être entreprises afin de vérifier la pertinence fonctionnelle et économique des mesures prévues par le projet issu des MEP. Ces vérifications de faisabilité serviront à constituer les cahiers des charges des mandats de réalisation qui devront être engagés.

### *Un suivi du processus*

Il apparaît nécessaire, pour un processus qui se déroulera sur plus de dix ans, que l'équipe lauréate du MEP reste garante des qualités constitutives du projet. Ce rôle s'entend comme une mission de conseil et de suivi de toutes les procédures (cahiers des charges, appels d'offres, autorisations de construire, suivi et monitoring des plannings et des processus).

### *Un suivi environnemental*

Selon la législation en vigueur, l'instrument plan localisé de quartier doit être accompagné dans son processus d'élaboration par une évaluation environnementale stratégique (EES). Il a été convenu d'entente avec les services cantonaux compétents d'effectuer un suivi environnemental destiné notamment à démontrer de manière suffisamment précise et quantifiée quels sont exactement les gains environnementaux que l'on pourra escompter entre la situation actuelle et la situation future.

### *Une étude des flux piétons*

Cette étude conduite conjointement par les CFF, le Canton et la Ville est destinée à vérifier que les mouvements des usagers entre les passages inférieurs, les exutoires de la gare souterraine et les trois principaux arrêts des Transports publics genevois (TPG) pourront être garantis sans engorgements.

### *Concept de communication*

Le but d'un concept de communication est d'informer la population, les médias, les différents groupes d'intérêts (associations) et les milieux concernés sur les objectifs poursuivis et les dispositions d'aménagement prévues et de maintenir un niveau d'information constant tout au long d'un processus qui se déroulera sur une durée de plus de dix ans.

## Adéquation à l'Agenda 21

La présente demande de crédit portant sur des études destinées à définir les conditions selon lesquelles les réalisations futures pourront être menées à terme, il est prévu dans cette phase de concevoir et de mettre en place des indicateurs, conformes au référentiel de l'agenda 2030 de l'Organisation des Nations unies (ONU), permettant de mesurer l'impact du développement durable tant au niveau économique que social et environnemental.

### Estimation des coûts

Libellé	Fr.
<i>Expertise projet ferroviaire</i>	
Partenariat Ville, Etat, CFF, part Ville de Genève (1/3)	160 000
<i>Etude d'orientation urbaine</i>	
Partenariat Ville, Etat, part Ville de Genève (1/2)	350 000
Mandat d'études parallèles	1 066 300
Etudes et prestations nécessaires à l'élaboration d'un PDQ et à l'accompagnement au maître d'ouvrage	2 280 000
Etudes des flux piétons (1/2)	116 100
Acquisition de données étude «flux» piétons	23 200
Suivi environnemental	92 900
Mandat communication	232 100
Total brut des études HT	<u>4 320 600</u>
TVA 7,7% (arrondi)	<u>332 700</u>
Total brut des études TTC	<u>4 653 300</u>
Dont à déduire les études préalablement votées	
Crédit de préétude proposition PR-968 voté le 30 octobre 2012	-195 000
Crédit étude proposition PR-1054/10 voté le 21 mai 2014	-350 000
Crédit étude proposition PR-1126 voté le 25 mai 2016	<u>-880 600</u>
Sous-total à déduire	<u>-1 425 600</u>
Total brut du crédit demandé	3 227 700
Dont à déduire la participation du Canton de Genève	<u>-500 000</u>
Total net du crédit demandé	<u>2 727 700</u>

### **Délais de réalisation**

Le délai de réalisation du mandat s'étendra sur une dizaine d'années. Le délai de remise du projet définitif du plan directeur de quartier est fixé à août 2020.

### **Recettes**

Au travers des différentes mesures d'appui aux communes, notamment de la loi N° 11863, relative à la mise en œuvre des mesures prévues par le projet d'agglomération (PA-2), le Canton de Genève contribue à ces études à hauteur de 500 000 francs.

### **Référence au 14<sup>e</sup> plan financier d'investissement (PFI) 2019-2030 (p. 55)**

Ces études sont prévues au 14<sup>e</sup> PFI en qualité de projet actif sous le N° 102.505.05 dans le cadre des diverses études d'aménagements liés à l'extension de la gare souterraine pour un montant net de 2 500 000 francs, avec une date de dépôt prévue en 2018.

### **Budget de fonctionnement**

A ce stade des préétudes, il n'y a pas d'impact sur le résultat du budget de fonctionnement.

### **Charges financières annuelles**

Pour chaque étude suivie de réalisation, la dépense sera ajoutée à celle de la réalisation et amortie sur la durée d'amortissement de la réalisation. En l'absence de réalisation, les études seront amorties en cinq annuités.

### **Services gestionnaire et bénéficiaire**

Le service gestionnaire et bénéficiaire est la Direction du département des constructions et de l'aménagement.

**Tableaux récapitulatifs des coûts d'investissement, de fonctionnement et  
planification des dépenses d'investissement (en francs)**

**Objet: Extension de la gare Cornavin, poursuite des études urbaines**

**A. SYNTHÈSE DE L'ESTIMATION DES COÛTS**

	<b>Montants</b>	<b>%</b>
Honoraires	4 320 600	92,3
Frais financiers (TVA)	332 700	7,7
<b>Coût total du projet TTC</b>	<b>4 653 300</b>	<b>100,0</b>

**B. IMPACT ANNUEL SUR LE BUDGET DE FONCTIONNEMENT**

Estimation des charges et revenus marginalement induits par l'exploitation de l'objet du crédit

**Service bénéficiaire concerné: Direction du département des constructions et de l'aménagement**

**CHARGES**

30 - Charges de personnel	0	Postes en ETP
31 - Dépenses générales	0	
32/33 - Frais financiers (intérêts et amortissements)	0	
36 - Subventions accordées	0	
<b>Total des nouvelles charges induites</b>	<b>0</b>	

**REVENUS**

40 - Impôts	0
42 - Revenu des biens	0
43 - Revenus divers	0
45 - Dédommagements de collectivités publiques	0
46 - Subventions et allocations	0
<b>Total des nouveaux revenus induits</b>	<b>0</b>

**Impact net sur le résultat du budget de fonctionnement** **0**

**C. PLANIFICATION ESTIMÉE DES DÉPENSES ET RECETTES D'INVESTISSEMENT**

Années impactées	Dépenses brutes	Recettes	Dépenses nettes
<b>Année de vote du crédit par le CM: 2019</b>	1 700 000	200 000	1 500 000
<b>2020</b>	1 300 000	300 000	1 000 000
<b>2021</b>	227 700		243 100
<b>Totaux</b>	<b>3 227 700</b>	<b>500 000</b>	<b>2 727 700</b>

Au bénéfice de ces explications, nous vous invitons, Mesdames les conseillères municipales, Messieurs les conseillers municipaux, à approuver le projet de délibération ci-après:

*PROJET DE DÉLIBÉRATION*

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, alinéa 1, lettre e), de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984;

sur proposition du Conseil administratif,

*décide:*

*Article premier.* – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit complémentaire brut de 3 227 700 francs destiné à la poursuite des études urbaines liées à l'extension de la gare de Cornavin, dont à déduire une participation du Canton de Genève de 500 000 francs, soit un montant net de 2 727 700 francs.

*Art. 2.* – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme, à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 3 227 700 francs.

*Art. 3.* – La dépense nette prévue à l'article premier, à laquelle il convient d'ajouter le montant de 195 000 francs voté le 31 octobre 2012 (PR-968), le montant de 350 000 francs voté le 21 mai 2014 (PR-1054/10) ainsi que le montant de 880 600 francs voté le 25 mai 2016 (PR-1126, N° PFI 102.505.03), soit un total de 4 153 300 francs, sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève dans le patrimoine administratif. Si les études sont suivies d'une réalisation, la dépense sera ajoutée à celle de la réalisation et amortie sur la durée d'amortissement de la réalisation. Sinon, les études seront amorties en cinq annuités.