

## Propositions du Conseil administratif :

- de résolution relative à la nécessité de la construction d'un parking et de sa dimension,
- d'un crédit de 230 000 francs, complémentaire au crédit de 300 000 francs, voté le 25 juin 1996, destiné à l'organisation d'un concours restreint d'architecture pour l'aménagement de places et de rues,
- d'un crédit de 700 000 francs destiné à l'information publique, et

## Rapport relatif à la rénovation des bâtiments propriétés de la Ville de Genève dans le quartier de Saint-Gervais

### Table des matières

1. Préambule
2. Aménagement du quartier
  - 2.1. Objectifs d'aménagement du Conseil municipal
  - 2.2. Examen de la nécessité de la construction d'un parking et sa dimension dans le quartier de Saint-Gervais
    - 2.2.1. Etude du besoin en stationnement et scénarios d'offre
    - 2.2.2. Accessibilité
    - 2.2.3. Accessibilité des livraisons de LA PLACETTE
    - 2.2.4. Faisabilité technique et constructive
    - 2.2.5. Faisabilité financière
  - 2.3. *Proposition du Conseil administratif*
3. Aménagement du domaine public
  - 3.1. Orientations d'aménagement urbain
  - 3.2. Concours d'architecture pour l'aménagement de places et de rues
  - 3.3. *Proposition du Conseil administratif*
4. Information publique
  - 4.1. Remarques générales
  - 4.2. *Proposition du Conseil administratif*
5. Rapport relatif à la rénovation de bâtiments et à la construction
  - 5.1. Rénovation des bâtiments appartenant à la Ville de Genève
  - 5.2. Rénovation des bâtiments appartenant à des propriétaires privés
  - 5.3. Construction sur les parcelles rue du Cendrier, 1-3, propriétés de la Ville de Genève
    - 5.3.1. Possibilités de bâtir
    - 5.3.2. *Proposition du Conseil administratif*

Mesdames et Messieurs les conseillers,

## 1. Préambule

A la suite de la proposition du Conseil administratif No 31 en vue de l'ouverture d'un crédit de 2 602 000 francs destiné à couvrir les frais d'études à engager en 1996 et 1997 pour les projets inscrits au 15e Programme financier quadriennal concernant la réhabilitation des bâtiments propriétés de la Ville de Genève dans le quartier de Saint-Gervais, le Conseil municipal a attribué le 25 juin 1996 un premier crédit d'étude de 300 000 francs concernant la nécessité de la construction d'un parking et sa dimension dans le quartier de Saint-Gervais et les frais d'organisation d'un concours restreint pour l'aménagement du quartier.

Il a attribué le 18 septembre 1996 un crédit de 550 000 francs destiné à couvrir les frais d'études pour la réhabilitation, selon la variante retenue, des immeubles n° 14 et 16, rue Rousseau et n° 9 et 10, de la rue Lissignol figurant respectivement sous les rubriques 12.36.3, 12.88, 12.87 et 12.40.1 du 15e Plan financier quadriennal.

Le Conseil municipal a attribué le 16 avril 1997 un crédit de 1 290 000 francs destiné à couvrir les frais d'étude pour la réhabilitation des immeubles Nos 9, 15, 17 et 21, rue des Etuves, ainsi que de ceux n° 2 et 9, place Grenus, figurant respectivement sous les rubriques 12.41.2, 12.41.3, 12.41.4, 11.51, 12.41.5 et 12.86 du 15e Programme financier quadriennal.

Il faut rappeler que, concernant la participation à l'information, la Commission ad hoc Saint-Gervais n'a pas soumis de conclusions au Conseil municipal.

Aujourd'hui, le Conseil administratif présente :

- une proposition de résolution relative à la nécessité de la construction d'un parking et de sa dimension,
- une proposition de crédit d'étude complémentaire à celui voté le 25 juin 1996 destiné à un concours d'architecture pour l'aménagement de places et de rues,
- une proposition de crédit reprenant celle du 12 septembre 1995, destinée à la mise en place de l'information publique,
- une proposition afin de favoriser la réalisation d'un immeuble sur les parcelles de la Ville de Genève, à la rue du Cendrier, 1-3,
- un rapport relatif à la rénovation des bâtiments propriétés de la Ville de Genève.

Dans son rapport intermédiaire No 31A, la Commission ad hoc Saint-Gervais tenait à souligner « ... que la réhabilitation du quartier de Saint-Gervais qui représente, avec la Vieille-Ville, le deuxième site historique de Genève est un objectif prioritaire en ce qui concerne l'urbanisme de Genève. La réhabilitation de ce quartier implique de prendre une position quant à deux types de problèmes :

- l'aménagement du quartier,
- la restauration des bâtiments appartenant à la Ville. »

## 2. Aménagement du quartier

## **2.1. Objectifs d'aménagement du Conseil municipal**

Dans son rapport intermédiaire No 31A, la Commission ad hoc Saint-Gervais a indiqué les objectifs d'aménagement à poursuivre :

- « - la place Grenus devrait être restituée aux piétons, ce qui implique la suppression des trémies d'accès au parking de la Placette;
- le parking de la place Simon-Goulart devrait être supprimé et cette place devrait être réaménagée;
- la place de Saint-Gervais devrait être réhabilitée;
- les rues piétonnes ou accordant la priorité aux piétons devraient, dans la mesure du possible, être conçues sans trottoir et sans place de stationnement;
- un nouvel accès devrait être trouvé pour les camions desservant la Placette. Si cela s'avère nécessaire, la réalisation de ce nouvel accès pourra impliquer la suppression des logements de l'immeuble du XIXe siècle appartenant à la Placette, situé dans la rue Rousseau. Au cas où la réalisation d'un nouvel accès pour les camions de la Placette impliquait la démolition de l'immeuble, il conviendra, dans la mesure du possible, d'essayer d'en préserver la façade. »

## **2.2. Examen de la nécessité de la construction d'un parking et sa dimension dans le quartier de Saint-Gervais**

A la demande du Conseil municipal, le Conseil administratif a fait procéder à plusieurs études en vue de déterminer si la construction d'un nouveau garage collectif était nécessaire, compte tenu des objectifs d'aménagement du Conseil municipal et en matière de circulation et de transports de l'Etat de Genève, s'il était techniquement constructible et à quel coût et si, enfin, le financement de la réalisation était viable.

Trois démarches indépendantes ont été confiées à différents experts :

1. étude des besoins en stationnement et scénarios d'offre, insertion dans le réseau de circulation,
2. faisabilité technique et constructive,
3. scénarios de financement.

Par ailleurs, il s'est agi d'analyser les conséquences du déplacement de l'accès de livraisons de LA PLACETTE, rendu nécessaire par la suppression des rampes d'accès actuelles, ainsi que le fonctionnement de la halle de livraisons existante, ne répondant plus aux besoins actuels.

Enfin, le Conseil administratif propose un projet de résolution qui permettra de concrétiser les conclusions des études menées.

### **2.2.1. Etude du besoin en stationnement et scénarios d'offre**

Pour la première fois en Ville de Genève, le projet d'un garage collectif public, sa taille, la définition du mode de parage sont définis en fonction de la connaissance de la situation existante du stationnement dans un quartier et des objectifs de la municipalité.

Tout d'abord, il fallait connaître la situation existante du stationnement public, dans les rues comme dans le garage souterrain de Grenus, suivant les différents types de durée et au fil de la journée. Puis, le Conseil administratif a déterminé des principes, des réponses aux multiples besoins, aux différents clients, par une offre circonstanciée en matière de stationnement et de transports. Ceci défini, des scénarios d'offres quantitatives - c'est-à-dire d'extension ou non, plus ou moins grande, du garage actuel - et qualitatives - c'est-à-dire de modes de gestion horaire du stationnement, ou encore d'éventuel « macaron » pour les résidents - ont été évalués.

Dans le quartier, l'offre de stationnement est de 1 300 places. Près de la moitié est de caractère privé, ce qui laisse peu de marge de manoeuvre pour une politique de stationnement public. Sur les quelque 700 places publiques, la moitié se trouve dans le garage souterrain de Grenus (327 places) - mais qui est fermé la nuit - et la moitié dans les rues, avec généralement une limite de stationnement de 90 minutes.

L'observation a permis de répartir les usagers de ce stationnement en périodes de longue durée (supérieur à 4 heures), de moyenne durée (1 heure et demie à 4 heures), de courte durée (moins de 1 heure 45).

Globalement, ce sont près de 6 000 usagers qui utilisent quotidiennement l'offre existante de 1 300 places. Compte tenu de la tarification progressive du garage de Grenus, celui-ci fonctionne de manière satisfaisante, plutôt en faveur de l'accueil des visiteurs que des pendulaires. Par contre, étant fermé la nuit, il présente une réserve de capacité importante à mettre au service des usagers du soir et des résidents.

Le stationnement existant dans les rues, sensé être de courte durée, est tout au contraire de moyenne à longue durée, utilisé d'abord par les pendulaires. Cette offre dans les rues est saturée dès 10 heures jusqu'en soirée. Cela amène les résidents à devoir déplacer leur véhicule le jour. Cela entraîne également un important stationnement illégitime, tant dans le dépassement de temps accordé par les parcomètres que dans l'occupation abusive des surfaces piétonnes.

Dans son Plan d'assainissement de l'air et dans sa conception de Circulation 2000, le Conseil d'Etat a présenté ses options en matière de déplacement et de stationnement. Le Conseil administratif s'est référé aux mêmes orientations dans son Plan directeur communal. Dès lors, au vu de la situation existante, les objectifs pour satisfaire les besoins connus sont les suivants :

- pour les visiteurs de courte durée, accroître l'offre, principalement dans le garage de Grenus, vu le caractère commerçant du quartier,
- pour les usagers de durée moyenne, maintenir l'offre dans le garage de Grenus, vu la présence de nombreuses activités de service dans le quartier,
- pour les usagers de longue durée, réduire l'offre de stationnement pour les pendulaires, mais favoriser l'amélioration des transports collectifs, ce qui est le cas notamment avec la mise en oeuvre des nouvelles lignes de tramway,
- pour les résidents, accroître l'offre, tant par de nouvelles places que par une nouvelle gestion sur le domaine public de ce type de stationnement,
- pour les visiteurs nocturnes, maintenir l'offre actuelle, étant donné l'importance des garages collectifs publics déjà existants dans le secteur.

Par ailleurs, du point de vue de l'aménagement urbain, les orientations proposées par le Conseil municipal et le projet de schéma directeur entraînent l'accroissement des

surfaces offertes aux piétons et, en conséquence, la suppression de quelque 155 places sur les 700 qui existent au long des rues.

La réponse à ces objectifs passe par une modification de l'offre existante, en terme de mode de gestion des places et - c'est à vérifier - en terme de nombre de places.

Sur le plan quantitatif, deux projets sont déjà connus : la proposition d'un promoteur privé de réaliser une extension de 500 places au garage de Grenus existant; une étude de la Ville de Genève permettant de réaliser 130 nouvelles places sous la place Grenus. Par ailleurs, la situation existante, sans changement, a également été considérée. Sur le plan qualitatif, deux modes de gestion ont été évalués, soit la situation existante, soit la suppression du stationnement de longue durée et d'une partie de moyenne durée sur le domaine public.

Il ressort de cette évaluation que la situation existante n'est pas satisfaisante. Le résultat de ce scénario est de priver la moitié des usagers potentiels du stationnement de courte durée de toute possibilité de parage. Il apparaît également que le projet privé d'accroissement de 500 places de stationnement est surdimensionné pour les besoins reconnus ici. L'amélioration de l'offre en stationnement, au vu du constat actuel et pour satisfaire les objectifs d'aménagement pour les piétons, demande la réalisation d'une extension du garage souterrain actuel de Grenus et une modification de la gestion du parage de surface. Quatre variantes se dégagent :

- 180 à 200 places supplémentaires, si aucune mesure particulière n'est prise pour le stationnement diurne des résidents,
- 250 à 300 places supplémentaires, si le stationnement des résidents est favorisé au sein du garage collectif par des abonnements spécifiques,
- 230 à 270 places supplémentaires, si le stationnement des résidents est favorisé sur le domaine public par l'attribution de macarons aux résidents et le stationnement de courte durée favorisé au sein du garage collectif,
- 180 à 200 places supplémentaires, si le stationnement des résidents est favorisé sur le domaine public par l'attribution de macarons aux résidents et une partie seulement du stationnement de courte durée favorisé au sein du garage collectif.

### **2.2.2. Accessibilité**

Vu les objectifs d'aménagement de nouveaux espaces piétonniers et de suppression des rampes d'accès actuelles du garage souterrain de Grenus, il s'agit de recomposer l'ensemble du système d'entrée et de sortie pour celui-ci et son extension.

Au niveau local, il est prévu que l'ensemble du quartier forme une zone « rue résidentielle » ou « piétonne », à l'image du périmètre de la Vieille-ville, ce qui interdirait toute autre circulation que les livraisons et les diverses catégories d'ayants droit ou les riverains. La rue de Coutance, dévolue aux transports collectifs, est déjà une « rue marchande ». Deux boucles desserviraient alors l'intérieur du quartier depuis les carrefours principaux et le réseau collecteur.

Au niveau du réseau principal et collecteur, le système d'accès et de sortie proposé doit tenir compte du concept de Circulation 2000. Dans cette partie de la ville, les rues du Temple, des Terreaux-du-Temple et de Chantepoulet, qui encadrent Saint-Gervais, sont conçues comme collectrices, de manière à favoriser l'accessibilité des quartiers, mais éviter les mouvements de transit à travers la ville. Suivant les destinations, le trafic automobile est renvoyé vers la ceinture de la rade ou la

moyenne ceinture urbaine. L'organisation de ces rues doit également tenir compte de l'insertion prochaine d'une nouvelle ligne de tramway, ainsi que du futur Transport collectif en site propre.

Au premier abord, sept accès ont été envisagés, dont deux ont été finalement retenus :

- par la rue du Cendrier, depuis le carrefour de Chantepoulet, variante finalement retenue pour les accès et sortie depuis le nord-ouest de la ville,
- par la place Saint-Gervais, rejetée, car trop dommageable pour le site,
- par la rue Paul-Bouchet, techniquement irréalisable,
- par la rue Grenus, depuis la rue Rousseau, éliminée, car située trop à l'intérieur du réseau de voies internes au quartier, en zone « rue résidentielle » ou « piétonne »,
- par la rue Grenus, depuis la rue de Coutance, éliminée pour les mêmes raisons, la rue de Coutance étant de plus une « rue marchande »,
- par la rue Grenus, depuis la rue du Temple, variante finalement retenue pour les accès et sortie depuis le sud-est de la ville,
- par la rue Rousseau, depuis la rue Cornavin, techniquement irréalisable.

La capacité proposée et l'affectation du garage collectif de Grenus ne nécessitent pas une double rampe d'accès et de sortie. Toutefois, l'organisation générale des circulations dans le secteur et la volonté de rendre l'accès de ce garage collectif possible depuis toutes les provenances de la ville entraînent la proposition de réaliser le système complet :

- par la rue du Cendrier, depuis le carrefour à feux de Chantepoulet, utilisation de l'accès existant au parking de l'ensemble immobilier Cendrier-Plaza et doublement de la trémie pour la sortie dans le futur immeuble rue du Cendrier, 1-3, un tunnel ralliant le nouveau garage collectif de Grenus par la rue Rousseau, sous les immeubles du no 9 de cette rue,
- par la rue Grenus, depuis un nouveau carrefour à feux à la rue du Temple, implantation d'une double trémie et d'un tunnel ralliant le nouveau garage collectif par la rue Grenus.

### **2.2.3. Accessibilité des livraisons de LA PLACETTE**

Etant donné un système de vente de produits de grande consommation en limitant les stocks, le magasin LA PLACETTE reçoit une centaine de véhicules chaque jour, à raison de 6 à 12 par heure, de 6 heures à 16 heures. Il s'agit principalement de camions, mais également de fourgonnettes et de quelques semi-remorques.

Actuellement, ces livraisons s'effectuent essentiellement par les rampes de la place Grenus. Mais, tôt le matin, quelques véhicules plus importants desservent directement les entrées principales du magasin. Le fonctionnement de la halle actuelle de livraison est insatisfaisant, car trop exigüe.

LA PLACETTE dispose d'une concession pour l'utilisation des rampes de la place Grenus jusqu'en 2050. Toutefois, dans le cadre de la rénovation des immeubles leur appartenant, situés à l'angle des rues Rousseau et Cornavin, Maus Frères SA a présenté une requête au Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement pour créer un accès à une nouvelle halle de livraison souterraine, partiellement sur son domaine privé et partiellement sous le domaine public.

Du point de vue de l'accessibilité, deux variantes sont envisageables :

- par la rue Rousseau, depuis la rue Paul-Bouquet, suivant le projet présenté par Maus Frères SA, la conséquence étant de rendre la circulation d'une dizaine de véhicules par heure, entre 6 heures et 16 heures, compatible avec la circulation d'ayants droit au sein d'une zone « rue résidentielle » ou « piétonne »,
- par la rue Grenus, depuis la rue du Temple, la conséquence étant de supprimer ces mouvements au sein du quartier, mais d'entraîner un surcoût de construction des tunnels d'accès au nouveau garage collectif de Grenus d'environ 20 %.

Le remplacement de l'accès de livraison à LA PLACETTE est un préalable à la suppression des rampes existantes pour réaménager la place Grenus et, ou, à toute extension du garage souterrain actuel.

Le déplacement de l'accès de livraison et l'amélioration de la halle de déchargement peuvent trouver une réponse dans le cadre de la rénovation ou de la reconstruction des immeubles de la rue Rousseau pour autant que les conditions de circulation, de compatibilité avec une zone « rue résidentielle » ou « piétonne », ainsi que d'insertion architecturale soient résolues. Par ailleurs, ceci entraîne une dérogation au règlement transitoire des plans d'utilisation du sol de la Ville de Genève et à la loi sur les démolitions, transformations et rénovation d'immeubles.

Le problème principal est l'attitude de Maus Frères SA vis-à-vis du projet d'extension du garage souterrain actuel. Ce propriétaire doit analyser, d'une part, son propre intérêt à une amélioration de son accès de livraison, qui n'est aujourd'hui plus viable et qui crée des nuisances dans le quartier et, d'autre part, à l'accroissement des possibilités de stationnement de courte durée pour sa clientèle comme pour l'amélioration de l'environnement piétonnier de ce grand magasin. Le droit de superficie accordé par la Ville de Genève n'est aujourd'hui plus adapté à l'évolution prise par le mode de livraison de LA PLACETTE et correspond à un système d'accès qui crée des nuisances dans le quartier.

#### **2.2.4. Faisabilité technique et constructive**

La récupération de surfaces au profit des piétons, le déplacement de la rampe d'accès actuelle et l'évolution du stationnement entraînent l'agrandissement du garage souterrain de Grenus selon les variantes déjà définies plus haut :

- 180 à 200 places si aucunes mesures particulières ne sont prises pour le stationnement diurne des résidents,
- 250 à 300 places si le stationnement des résidents est favorisé au sein du garage collectif par des abonnements spécifiques,
- 230 à 270 places si le stationnement des résidents est favorisé sur le domaine public par l'attribution de macarons aux résidents et le stationnement de courte durée favorisé au sein du garage collectif,
- 180 à 200 places si le stationnement des résidents est favorisé sur le domaine public par l'attribution de macarons aux résidents et une partie seulement du stationnement de courte durée favorisé au sein du garage collectif.

L'accessibilité de ce garage collectif depuis le réseau principal, suivant l'organisation prévue dans la conception Circulation 2000, nécessite un double système d'accès et de sortie, par la rue du Cendrier et depuis la rue du Temple.

Plusieurs projets ont déjà été établis. Le plus récent est la demande préalable No 16960 d'agrandissement du parking actuel de 526 places.

Un garage collectif représente un équipement dans une politique de stationnement, de circulation et de transports avant d'être une action de promotion, de construction. Il doit obéir à des « conditions cadres » de besoins en stationnement, d'accessibilité et d'insertion urbaine. Ces éléments connus et avant d'évaluer un plan financier, il s'agit de connaître la faisabilité technique et le coût effectif d'une telle opération. C'est l'exercice qui a été confié à un expert indépendant sur la base d'un projet d'extension de 300 places, avec un double système d'accès; ceci indépendamment des scénarios quantitatifs présentés plus haut.

Le parc souterrain lui-même est constitué de 6 niveaux en relation avec ceux du garage de Grenus. La dalle supérieure est à 1,50 m. du sol afin de permettre tout réaménagement de surface.

Les accès sont communs, le garage de Grenus et son extension devenant publics. Depuis la rue du Cendrier, les deux voies du tunnel d'accès se trouvent côte à côte, l'une reprenant l'accès au garage souterrain de l'ensemble Cendrier-Plaza et l'autre implantée dans les parcelles de la Ville de Genève, rue du Cendrier, 1-3, pour ensuite se superposer au niveau de la rue Rousseau et traverser, en sous-oeuvre, l'immeuble de la rue Rousseau, 9 - place Grenus 6. Depuis la rue du Temple, par la rue Grenus, le tunnel d'accès comporte deux voies superposées.

La durée des travaux est estimée à environ deux ans et demi.

Le coût de construction est de quelque 25 millions de francs. A cela s'ajoutent des frais financiers, de l'ordre de 4,5 millions de francs. Dès lors, l'investissement total est estimé à 29,5 millions de francs.

Suivant l'expert, « Le coût total de l'opération est élevé, surtout si on le rapporte uniquement au nombre de places supplémentaires à celles existantes du parking Placette. Il faut souligner l'importance du coût des voies d'accès (Cendrier, Grenus) qui représente env. 40% du prix global du gros oeuvre. » (*Rapport technique, décembre 1997*)

Le coût de construction établi ici représente la « vérité des coûts ». Dans ce coût, le parc de stationnement représente environ 9,7 millions de francs et les tunnels d'accès 15,3 millions de francs.

### **2.2.5. Faisabilité financière**

Une fois l'estimation de coût de construction connue, une expertise a été confiée à un expert qui ne se trouve pas engagé dans les projets connus pour Saint-Gervais. L'avis de la Fondation des parkings a été également requis.

Dans cette opération, c'est la réalisation des accès par tunnels qui grève le coût de construction. En effet, si le coût de construction à la place d'un garage collectif en milieu urbain avoisine 55 000 francs, le coût à la place est ici de quelque 98 000 francs pour l'ensemble de la réalisation, mais d'environ 40 000 francs en ne considérant que le parc souterrain. Ramené à la surface de la « zone piétonne » à revaloriser, le coût des tunnels d'accès représente environ 6 000 francs le mètre carré, proche du coût d'acquisition d'un terrain en milieu urbain.

Outre la réponse à l'objectif de revaloriser les places et rues du quartier, les parcours piétonniers, cette réalisation est également motivée par la création de 20 places de stationnement pour l'immeuble à réaliser sur les parcelles de la Ville de Genève, rue



du Cendrier, 1-3, et, éventuellement, de places pour les locataires des immeubles rénovés par la Ville de Genève, en complément de l'offre de stationnement sur le domaine public, gérée par le biais d'un « macaron ».

Pour amortir ce coût excédentaire, une première possibilité est de diviser l'intervention suivant les infrastructures. Le secteur privé réalise l'extension du garage collectif de Grenus pendant que les pouvoirs publics assument la réalisation des tunnels d'accès, étant donné que la réalisation de ces derniers est indispensable pour rendre la place Grenus piétonne et pour supprimer la boucle d'accès et de sortie du parking dans le quartier.

Un deuxième ensemble de possibilités est de maintenir unique l'opération financière, mais de rechercher des moyens différents de la financer : « Afin de rendre la structure financière attractive pour les futurs investisseurs, il est nécessaire de prévoir une subvention à fonds perdus de 13 millions de francs. Les moyens pour la recevoir sont à chercher vers les bénéficiaires de l'opération, soit :

- les propriétaires riverains dont le patrimoine immobilier va être réévalué par la réalisation de l'ensemble de l'opération,
- la Ville de Genève qui est le principal bénéficiaire à long terme de l'amélioration des conditions dans l'ensemble du quartier,
- éventuellement les fonds de stationnement sur chaussée en Ville de Genève.

Ce montage financier risque de ne pas trouver de banque pour octroyer les prêts hypothécaires : ratio prêt hypothécaire/fonds propres trop important » (*Recherche de faisabilité financière, janvier 1999*).

La répartition entre les hypothèques et les prêts obligataires peut être adaptée afin de correspondre aux usages des banques, des assurances ou des investisseurs institutionnels. L'opération est alors viable financièrement.

Une troisième possibilité est que « La valeur de la structure existante est représentée par le parking Grenus actuel. Pour éviter des frais de transactions immobilières compliquées et coûteuses, ce sont simplement les recettes d'exploitation du parking existant qui sont données à la nouvelle société, en contrepartie, les frais d'exploitation sont à la charge de celle-ci. » (*Recherche de faisabilité financière, janvier 1999*). L'opération est viable financièrement et génère un rendement acceptable.

### **2.3. Proposition du Conseil administratif**

La Ville de Genève ne peut, seule, assumer la réalisation d'un garage public sans l'intéressement des autres partenaires économiques du quartier de Saint-Gervais.

Pour répondre au besoin en stationnement et répondre à l'objectif de revalorisation du quartier, l'extension du parc souterrain actuel par un garage public de 180 à 300 places apparaît optimal. En regard, 155 places pourront être supprimées en surface pour revaloriser les espaces publics, le solde étant dévolu aux résidents et aux artisans du quartier.

L'opération est viable pour autant qu'un coût de 13 à 15 millions de francs soit absorbé par un investissement à fonds perdu ou par son intégration dans un plan financier global.

Une autre conséquence est le déplacement de l'accès des livraisons de LA PLACETTE du centre de la place Grenus au sein de l'îlot rue Rousseau-rue Cornavin,

dans le cadre d'une opération de rénovation ou de reconstruction des bâtiments situés à l'angle des rues Rousseau et Cornavin. Cela nécessite une dérogation du règlement transitoire du plan d'utilisation du sol de la Ville de Genève et à la loi sur les démolitions, transformations et rénovations de logements, justifiée par l'intérêt public de la revalorisation du quartier. En contrepartie, Maus Frères SA sera appelé à participer à la réalisation d'un immeuble résidentiel sur les parcelles de la Ville de Genève, rue du Cendrier, 1-3. Les 20 places de stationnement liées à ces immeubles seront incluses dans l'extension du garage existant de Grenus.

En conclusion, le Conseil administratif propose au Conseil municipal un projet de résolution relative à la nécessité de la construction d'un parking et de sa dimension, qui lui donne mandat d'exécution de ce projet avec les partenaires intéressés.

### **3. Aménagement du domaine public**

#### **3.1. Orientations d'aménagement urbain**

Dans son rapport intermédiaire No 31A, la Commission ad hoc Saint-Gervais a indiqué les objectifs d'aménagement à poursuivre. Concernant l'aménagement du domaine public plus précisément, voici ses premières orientations :

- « - la place Grenus devrait être restituée aux piétons, ce qui implique la suppression des trémies d'accès au parking de la Placette;
- le parking de la place Simon-Goulart devrait être supprimé et cette place devrait être réaménagée;
- la place de Saint-Gervais devrait être réhabilitée;
- les rues piétonnes ou accordant la priorité aux piétons devraient, dans la mesure du possible, être conçues sans trottoir et sans place de stationnement;
- ... »

La volonté de supprimer les trémies d'accès du garage souterrain de Grenus, le projet d'extension de ce parc de stationnement collectif, ainsi que les projets de rénovation de bâtiments appartenant à la Ville de Genève ou à des propriétaires privés offrent l'occasion à la Ville de Genève de repenser globalement l'aménagement du domaine public en lien avec les affectations riveraines.

On peut considérer le quartier de Saint-Gervais comme le pendant de la Vieille-ville sur la rive droite. La rénovation urbaine a profondément modifié ses structures, mais les caractéristiques territoriales fondamentales ont été préservées. Et c'est cela que l'aménagement du domaine public peut contribuer à remettre en valeur.

Il faut noter, à l'intérieur du quartier, la permanence des traces des fossés successifs dans l'implantation des rues ou des limites parcellaires, la coïncidence des limites du quartier avec le tracé des fortifications de la Réforme, la permanence du parcours de l'Île à Cornavin.

Le tissu médiéval préexistant a vu de profondes modifications : construction des Bergues sur les terrains des anciennes indiennes, dénoyautage de l'îlot du 15<sup>e</sup> siècle avec la création de la place Grenus, construction de logements ouvriers à la rue Lissignol et à la rue Vallin.

Les limites du quartier sur l'eau et son image théâtrale se sont précisées dans la première moitié du 19<sup>e</sup> siècle avec la création du front du quai des Bergues et du pont par Guillaume-Henri Dufour. De même, dans la deuxième moitié du 19<sup>e</sup> siècle, la ceinture fazyste a enserré le quartier, la première régulation volontaire du Rhône a été menée au pont de la Machine.

La première moitié de ce siècle a vu les opérations de rénovation urbaine de l'architecture moderne - Hôtel du Rhône, Terreaux-du-Temple, Le Plaza - qui n'ont jamais été achevées et ont amené la réaction de conserver les structures restantes et les réhabiliter.

Ainsi, l'enjeu urbanistique actuel est de comprendre et prolonger cette histoire. Un cas emblématique est l'achèvement de l'opération du Plaza sur des parcelles de la Ville de Genève. Mais cela concerne également la réhabilitation des immeubles de logement ou le réaménagement des diverses places urbaines.

Afin d'accompagner ses propres projets, de conseiller les projets privés et d'orienter le concours d'architecture pour l'aménagement de places et de rues, la Ville de Genève s'est dotée d'un schéma directeur d'aménagement urbain. Celui-ci met en évidence les affectations et les caractères architecturaux des espaces publics, les tracés fondamentaux, les parcours piétonniers, cyclables et automobiles. Ce faisant, il est le pendant des documents connus - tels les plans de site de Coutance et de la Rade - qui présentent les destinations et les caractéristiques architecturales des édifices. Il accompagne et complète également les indications de circulation et de transports relevées dans la conception de Circulation 2000.

La réhabilitation des espaces publics du quartier devrait passer par une revalorisation des anciens tracés historiques. Les rues du Temple et de Coutance ont déjà leur spécificité marquée, dont il suffirait de marquer l'aménagement. Par contre, la rue Rousseau devrait faire l'objet d'une attention particulière. Elle apparaît comme la charnière entre le secteur des Bergues-Chantepoulet et celui de Grenus-Coutance, parcourant le quartier du « haut » en « bas ».

Les parcours piétonniers majeurs traversent le quartier, du « haut » de Cornavin au « bas » des passages du Rhône : la rue de Coutance, la rue Rousseau, la rue Winkelried. Plus que d'aménagement proprement dit, il s'agirait plutôt d'accroître les surfaces dévolues à la déambulation, au chalandage.

Les places représentent aujourd'hui des lieux de halte et de repère. Elles résultent de situations urbaines fort différentes : de relation avec l'extérieur du quartier, de dénoyautage du tissu urbain préexistant, de parc ou de cours urbains. Leur requalification représente l'intervention principale d'aménagement urbain.

Du point de vue de la circulation, des parcours piétonniers et cyclables, ce type d'aménagement peut trouver sa pleine expression au sein d'une zone « rue résidentielle » ou « piétonne » qui permet de contrôler l'accessibilité et le stationnement, de privilégier la marche et de permettre le passage généralisé des cycles. Deux boucles de circulation distribuent l'ensemble du quartier depuis les rues collectrices.

### **3.2. Concours d'architecture pour l'aménagement de places et de rues**

Les orientations de bases existent pour la mise sur pieds d'un concours restreint d'architecture pour l'aménagement de places et de rues du quartier.

Du point de vue de l'aménagement, le Conseil municipal a émis les premiers principes. Le Département de justice et police et des transports et la Ville de Genève élaborera un schéma de circulation et de transports qui tienne compte de la conception Circulation 2000 et de l'impact du nouveau garage collectif, qui présente le concept d'une zone « rue résidentielle » ou « piétonne » pour Saint-Gervais. Le Conseil administratif dispose d'un schéma directeur d'aménagement urbain du quartier. Enfin, plusieurs projets d'aménagement urbain sont engagés dans le cadre de la mise en oeuvre de la conception du « Fil du Rhône » pour le quai des Bergues, le pont de la Machine et le pont des Bergues.

En regard de l'aménagement des places et des rues, les diverses interventions de la Ville de Genève et des propriétaires privés apportent également des indications utiles quant à l'affectation des rez-de-chaussée, les passages ou les cheminements, les lieux à visiter, à desservir depuis le domaine public.

Le concours traitera de trois périmètres suivant des approches différentes :

1. projets d'aménagement des places de Saint-Gervais, Chevelu, de Grenus, de Coutance-Cornavin et Simon-Goulart,
2. projets d'aménagement complémentaires dans le quartier, notamment la « rue marchande » de Coutance et la rue « piétonne » Rousseau,
3. interventions ponctuelles complémentaires dans le restant du quartier.

Le projet sera mené au travers d'un concours restreint à dix architectes ou architectes-paysagistes genevois, suisses et étrangers suivant les règles usuelles de la SIA.

Budget prévisionnel du concours d'aménagement et de l'étude :

1. Concours d'architecture pour l'aménagement des places et rues

|   | francs |
|---|--------|
| - préparation, expertises                     | 75 000 |
| - indemnités du jury                          | 50 000 |
| - indemnités des experts                      | 10 800 |
| - indemnité des concurrents, prix et mentions | 60 000 |
| - divers                                      | 30 000 |

Total arrondi à 225 000

2. Développement du projet lauréat

Total arrondi à 186 000

Soit 411 000

### **3.3. Proposition du Conseil administratif**

Le schéma directeur d'aménagement propose les principes suivants en complément de ceux déjà émis par le Conseil municipal :

- création d'une zone « rue résidentielle » qui permette la circulation des ayants droit, le stationnement des livraisons, le stationnement des résidents et des artisans avec un « macaron », la circulation généralisée des cycles, la continuité des parcours piétonniers,
- la création de boucles de distribution pour la circulation des ayants droit depuis le réseau collecteur,
- la revalorisation de la rue de Coutance, « rue marchande » destinée au marché et aux transports collectifs,
- la revalorisation de la rue Rousseau, avec suppression du stationnement et suppression) des trottoirs,
- la création d'une zone « piétonne » et la mise en valeur de la place Grenus, avec les rues limitrophes Grenus et des Etuves, de manière à favoriser les affectations commerciales, de cafés et de restaurant, des rez-de-chaussée et les divers cheminements internes,
- continuité avec les aménagements du quai des Bergues dans le cadre de la conception du « Fil du Rhône » et des ponts de l'île-place Saint-Gervais.

Un concours d'architecture pour l'aménagement de places et de rues concrétisera ces principes.

Frais à engager :

|  | francs  |
|--|---------|
| Concours d'architecture et développement du projet lauréat | 411 000 |
| Etudes effectuées  | 120 048 |
| Solde du crédit d'étude de 300 000 francs, du 25 juin 1996 | 179 952 |
| Soit crédit complémentaire                                 | 231 048 |
| arrondi à  | 230 000 |

Le 18e Programme financier quadriennal intégrera un programme de réfection progressive du réseau collecteur EU/EP et des aménagements de surface.

L'objet est inscrit au 17e Programme financier quadriennal sous le No 102.38 à hauteur de 300 000 francs et a été voté par le Conseil municipal le 25 juin 1996. Le crédit complémentaire demandé n'est pas inscrit dans le 17e Programme financier quadriennal; il apparaîtra dans le 18e programme.

La dépense prévue de 230 000 francs est compensée par le retrait du projet d'aménagement d'un espace public dans le « triangle de Soret » pour un montant de 7 500 000 francs, suite au référendum du 27 septembre 1998 consécutif au vote du Conseil municipal du 27 janvier 1998 pour l'acquisition d'une première étape des parcelles nécessaires, sous la rubrique 90.61 du 17e Programme financier quadriennal. Le solde du montant disponible pour de nouveaux projets est de 5 576 000 francs.

Le gestionnaire et le bénéficiaire de l'opération est le Service d'aménagement urbain et d'éclairage public.

## 4. Information publique

### 4.1. Remarques générales

De nombreux contacts ont eu lieu entre le Conseil administratif, le Conseil d'Etat et différents investisseurs privés du quartier concernant les projets de rénovation d'immeubles et concernant la réalisation d'un garage collectif. Diverses associations locales, notamment les Habitants associés de Saint-Gervais et l'Association « Le Faubourg Saint-Gervais » sont intervenues à divers titres.

Dans le cadre de la proposition du Conseil administratif No 31, une participation de la Ville de Genève de 200 000 francs aux démarches d'information publique était demandée.

Dans ce contexte, le Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement avait promis une participation à l'information publique. Compte tenu de la non entrée en matière du Conseil municipal, il conviendra d'estimer avec l'Etat de Genève si sa participation est toujours d'actualité.

L'importance de la communication pour quelque projet d'aménagement que ce soit n'est plus à démontrer. Cette communication est d'autant plus nécessaire lorsqu'il s'agit d'un projet de l'envergure de celui de la réhabilitation du quartier de Saint-Gervais.

Le principe de base du concept de communication proposé est de renoncer à une communication uniquement informative, soit du concepteur aux destinataires, pour s'engager dans une communication basée sur l'échange et le dialogue. On peut utiliser le terme de « communication associative ».

L'objectif de la communication est donc non seulement pour la Ville de Genève de présenter et de défendre les objectifs des divers projets, mais également d'y associer les partenaires et interlocuteurs : associations d'habitants, de commerçants, de parents d'élèves, etc. ainsi que les entreprises et les personnes responsables de ce projet.

Afin que cette communication soit facilement identifiable, il est proposé, comme cela a été le cas pour le projet d'ensemble de la couverture des voies ferrées à St-Jean, de créer un logo, un personnage qui incarne le projet et l'accompagne durant toute sa durée.

Le concept de communication se déclinera à travers différents supports, humains et matériels. Ces différents moyens ont pour but d'informer avec clarté et convivialité, ainsi que de créer une dynamique avec les intéressés.

Malgré l'avancée d'autres moyens technologiques, les supports papier s'avèrent encore indispensables. Il peut s'agir de lettres, d'affichettes, de prospectus envoyés directement aux habitants, distribués par les commerçants du quartier ou encore d'une feuille d'information distribuée à tous les ménages ou avec le journal de l'association des intérêts. En s'appuyant sur le concept de communication associative, on peut imaginer qu'une partie rédactionnelle de ce mini-journal sera mise à la disposition des associations, des habitants et autres partenaires.

De surcroît, une plus large information par des communiqués ou des annonces dans la presse pourra parfois s'avérer nécessaire.

Suivant l'évolution des travaux de rénovation et d'aménagement urbain, qui dureront plusieurs années, des conférences de presse seront organisées par les autorités de la Ville de Genève.

Les panneaux de chantier sont également un bon support de communication.

Des pages d'Internet présentant et suivant l'évolution des travaux seront réalisées dans le cadre du site Ville de Genève, comme c'est déjà le cas par exemple pour l'aménagement du quartier des Grottes et la couverture des voies ferrées de Saint-Jean. Dans ce cadre-là, les interlocuteurs pourront s'exprimer et questionner par courrier électronique.

La nouvelle arcade d'information de la Ville de Genève au pont de la Machine est idéalement située comme lieu d'exposition de l'aménagement de Saint-Gervais. La disposition des lieux le permet. Une maquette du quartier de Saint-Gervais sera une pièce maîtresse de cette exposition. De surcroît, au sein du quartier, « L'Infomobile » peut également être utilisée. Dans le lieu d'exposition, une boîte aux lettres sera mise à la disposition du public.

Des réunions publiques ponctueront les grandes phases de projet et d'avancement des travaux. D'autres réunions, plus restreintes, pourront avoir lieu ponctuellement afin de recueillir les remarques des riverains. Ces séances pourront se tenir de manière conviviale au sein du quartier, autour d'un café-croissant ou d'un verre de l'amitié, dans les établissements du quartier.

Des manifestations peuvent également annoncer le début de travaux. Un stand de la Ville de Genève peut être également monté au sein des manifestations du quartier.

Il est certain que des travaux d'une telle envergure dans l'espace et dans le temps provoqueront des débats, des critiques, des doléances. La démarche informative proposée doit assurer la continuité de la communication et du dialogue. Elle doit pouvoir rester souple et savoir s'adapter aux circonstances.

#### **4.2. Proposition du Conseil administratif**

Le montant total des études et des travaux inscrits dans le 17e Programme financier quadriennal pour le quartier de Saint-Gervais avoisine 60 millions de francs pour les prochaines années. Le budget prévu pour la communication correspond à environ 1,2 % de ce montant. La réalisation de ce concept de communication souple et associative est estimée à 700 000 francs.

Cette somme se répartit de la manière suivante :

|   | francs  |
|---|---------|
| Réalisation complémentaire de la maquette                                   | 10 000  |
| Création et déclinaison des différents supports du concept de communication | 45 000  |
| Réalisation, production, media  | 420 000 |
| Manifestations, événements, expositions                                     | 120 000 |
| Suivi du dossier pendant six ans et   | 105 000 |

frais administratifs

soit 700 000

L'objet est inscrit dans le 17e Programme financier quadriennal sous le No 12.96 pour un montant de 200 000 francs, estimé pour couvrir les dépenses durant les deux premières années, et avait été présenté au Conseil municipal le 12 septembre 1995 au sein de la proposition No 31. La présente proposition répond aux questions de la commission ad hoc.

La dépense prévue de 700 000 francs est compensée par le retrait du projet d'aménagement d'un espace public dans le « triangle de Soret » pour 7 500 000 francs, suite au référendum du 27 septembre 1998 consécutif au vote du Conseil municipal du 27 janvier 1998 pour l'acquisition d'une première étape des parcelles nécessaires, sous la rubrique 90.61 du 17e Programme financier quadriennal. Le solde du montant disponible pour de nouveaux projets est de 8 876 000 francs.

Le gestionnaire et le bénéficiaire de l'opération est la Division de l'aménagement et des constructions.

## **5. Rapport relatif à la rénovation de bâtiments et à la construction**

### **5.1. Rénovation des bâtiments appartenant à la Ville de Genève**

D'une manière générale, la Ville de Genève possède un important parc immobilier construit et peu de terrains libres. Dans le quartier de Saint-Gervais, elle possède un quart des propriétés immobilières. Aussi, son intervention est importante dans le processus, mais pas décisive; c'est l'ensemble des intervenants, tant privés que publics, qui formera progressivement l'image du futur quartier.

Il faut encore préciser qu'il existe un fort lien entre la rénovation des logements et l'aménagement du domaine public, car on peut penser que la population souhaitée ou attendue au travers du programme de rénovation aura des attentes différentes de l'organisation des places et des rues, suivant sa composition démographique et socioculturelle.

Dès le 14e Programme financier quadriennal, vu les difficultés budgétaires de la Ville de Genève et le transfert de la promotion de logements à des détenteurs de droits de superficie, on a assisté à une diminution de l'investissement municipal, tant en nombre d'opérations qu'en valeurs d'investissement. Toutefois les intentions de rénover le parc immobilier municipal restent.

Dans les 12e et 13e Programmes financiers quadriennaux, on constate que les investissements sont concentrés dans les quartiers des Grottes, de Villereuse, des Deux-Ponts et des Philosophes. Dès le 16e programme, les projets à présenter au Conseil municipal se trouvent dans le quartier des Grottes - laissant à penser que l'action de rénovation de ce quartier n'est pas encore achevée - et dans celui de Saint-Gervais, démontrant ainsi la volonté du Conseil administratif de privilégier à l'avenir la rénovation de ce quartier (*extrait d'un essai de cartographie du programme financier quadriennal, S. Maury, décembre 1996*).



Actuellement, dans le quartier de Saint-Gervais, l'investissement d'études diverses, de rénovation et de construction, est de quelque 2,5 millions de francs pour une vingtaine d'immeubles. Au sein du 17e Programme financier quadriennal, il est engagé 37 millions de francs pour des rénovations.

Les projets de rénovation de chaque bâtiment sont adaptés aux situations rencontrées et à l'histoire de l'édifice. Les études ont été entreprises en respectant les critères de la Commission ad hoc de Saint-Gervais : des interventions rationnelles, minimales et économiques, sans oublier la sauvegarde du patrimoine.

Pour faire suite à la décision prise au sein de la délégation de l'habitat du Conseil administratif, les plans financiers sont calculés avec un prix de location d'au maximum, après travaux, 3 500 francs la pièce. Afin d'atteindre cet objectif, le bonus conjoncturel à la rénovation est demandé au Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement et, si nécessaire, une aide complémentaire pour le maintien du patrimoine sera prise en charge par la Ville de Genève.

Les projets de rénovation de ces immeubles ainsi que les devis estimatifs sont soumis au Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement. Une fois les autorisations obtenues, un crédit de rénovation pour chaque bâtiment est soumis au Conseil municipal.

L'opération d'ensemble de rénovation se déroulant en plusieurs chantiers, la Ville de Genève pourra offrir des solutions de déménagements, de rocadés, de relogements à ses locataires.

Un plan de coordination des opérations immobilières permettra de suivre les nombreuses procédures administratives en cours et l'organisation de l'ensemble des chantiers, des mouvements des locataires, en relation également avec les opérations privées et l'aménagement du domaine public (base de données cartographique).

L'état d'avancement des projets est le suivant :

Rue du Cendrier, 4, 6, 8, 10

Le Conseil municipal a voté le 12 mars 1996 un crédit de 5 230 000 francs pour les travaux de rénovation.  
Celle-ci est maintenant achevée.

Rue des Etuves, 3-5

Le Conseil municipal a voté le 14 février 1995 un crédit d'étude de 160 000 francs.

L'immeuble de la rue des Etuves 5 est appelé à être restauré et celui de la rue des Etuves 3 à être démoli et reconstruit.

La requête en autorisation a été présentée le 27 octobre 1998.

Le coût de cette réalisation est estimé à 3 550 000 francs.

Rue des Etuves, 9

Le Conseil municipal a voté le 16 avril 1997 un crédit d'étude de 190 000 francs.

La requête en autorisation a été présentée le 2 novembre 1998.

Le coût de cette réalisation est estimé à 1 850 000 francs.

Rue des Etuves, 11

Le Conseil municipal a voté le 25 avril 1989 un crédit d'étude de 176 530 francs.

La requête en autorisation a été présentée le 29 octobre 1998.

Le coût de cette réalisation est estimé à 1 300 000 francs.

Rue des Etuves, 15

Le Conseil municipal a voté le 16 avril 1997 un crédit d'étude de 240 000 francs.

La requête en autorisation a été présentée le 17 novembre 1998.

Le coût de cette réalisation est estimé à 2 650 000 francs.

Rue des Etuves, 17

Le Conseil municipal a voté le 16 avril 1997 un crédit d'étude de 290 000 francs.

La requête en autorisation a été présentée le 17 novembre 1998.

Le coût de cette réalisation est estimé à 3 200 000 francs.

Rue des Etuves, 21

Le Conseil municipal a voté le 16 avril 1997 un crédit d'étude de 170 000 francs.

La requête en autorisation a été présentée le 29 mars 1999.

Le coût de cette réalisation est estimé à 1 400 000 francs.

Place Grenus, 2

Le Conseil municipal a voté le 16 avril 1997 un crédit d'étude de 210 000 francs.

La requête en autorisation a été présentée le 17 novembre 1998.

Le coût de cette réalisation est estimé à 1 800 000 francs.

Place Grenus, 9

Le Conseil municipal a voté le 16 avril 1997 un crédit d'étude de 190 000 francs.

La requête en autorisation a été présentée le 13 novembre 1998.

Le coût de cette réalisation est estimé à 1 400 000 francs.

Rue Lissignol, 1-3

Le Conseil municipal a voté le 12 septembre 1995 un crédit d'étude complémentaire de 25 000 francs.

La prévision des travaux est inscrite dans le 17e Programme financier quadriennal pour 4 300 000 francs.

Rue Lissignol, 8

Le Conseil municipal a voté les 25 avril 1989 et 15 février 1994 deux crédits d'étude de 200 000 francs au total.

Le projet fait l'objet d'une conciliation avec les locataires.

Le montant des travaux a été estimé en 1995 par l'architecte mandataire à 2 075 000 francs.

Rue Lissignol, 9

Le Conseil municipal a voté le 17 septembre 1996 un crédit d'étude de 140 000 francs.

La requête en autorisation a été présentée le 10 mars 1999.

Le montant des travaux a été estimé en 1995 par l'architecte mandataire à 2 700 000 francs.

Rue Lissignol, 10

Le Conseil municipal a voté le 17 septembre 1996 un crédit d'étude de 550 000 francs pour les immeubles de la rue Lissignol 9 et 10, ainsi que ceux de la rue Rousseau 14 et 16.

La requête en autorisation a été présentée le 10 mars 1999.

Le montant des travaux a été estimé en 1995 par l'architecte mandataire à 2 675 000 francs.

#### Rue Rousseau, 7

Le Conseil municipal a voté le 15 février 1994 un crédit d'étude de 160 000 francs.

Les requêtes en autorisation ont été présentées le 26 novembre 1997 pour la rénovation du bâtiment et le 3 décembre 1998 pour le réaménagement de la cour. Le Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement a accordé le bonus à la rénovation le 22 décembre 1998 et la Ville de Genève attend l'autorisation de construire.

Le montant des travaux a été estimé en 1995 par l'architecte mandataire à 2 370 000 francs.

#### Rue Rousseau, 14

(voir rue Lissignol, 10)

L'autorisation de construire a été délivrée le 8 janvier 1991 et une demande complémentaire a été présentée le 7 juillet 1997. La Ville de Genève attend l'autorisation complémentaire et l'octroi du bonus à la rénovation.

Le montant des travaux a été estimé en 1995 par l'architecte mandataire à 2 600 000 francs.

#### Rue Rousseau, 16

Le Conseil municipal a voté le 17 septembre 1996 un crédit d'étude de 140 000 francs.

La requête en autorisation a été présentée le 22 mars 1999.

Le montant des travaux a été estimé en 1995 par l'architecte mandataire à 2 996 000 francs.

## **5.2. Rénovation des bâtiments appartenant à des propriétaires privés**

En complément, il faut souligner que des opérations immobilières sont programmées par des propriétaires privés, dont la Ville de Genève connaît l'évolution par l'engagement des procédures :

#### Place Grenus, 6-8, rue Rousseau, 9

Cette opération de l'ensemble de propriétaires SI Place Grenus 6, Dafinco SA, SI Le Lys Martagon et MM. P.-A. Schusselé et P. Rochat, a reçu une autorisation de construire le 25 février 1997 et le chantier a été ouvert le 1er décembre 1997.

#### Rue de Coutance, 6, 8-8bis - rue des Etuves, 1 - place Grenus, 3

Cette opération de la SI Coutance-Grenus SA et de la Fondation immobilière « Patrimoine » a reçu une autorisation de construire le 4 décembre 1997 et le chantier a été ouvert le 15 avril 1998.

#### Rue Rousseau, 1 - rue des Etuves, 20

Cette opération de la SI Rousseau 1 a reçu une autorisation de construire le 15 décembre 1997 et le chantier a été ouvert le 15 avril 1998.

Rue de Coutance, 14, 16, 18

Cette opération de la SI rue de Coutance 16 et de Bell SA fait l'objet d'une demande définitive déposée le 2 juillet 1997, qui se trouve en cours d'instruction.

**5.3. Construction sur les parcelles rue du Cendrier, 1-3, propriétés de la Ville de Genève**

**5.3.1. Possibilité de bâtir**

Angle rue Rousseau et rue du Cendrier, la Ville de Genève possède un terrain libre de constructions de quelque 650 m<sup>2</sup>. Dans le cadre de la rénovation d'ensemble du quartier de Saint-Gervais, une réalisation immobilière est envisageable.

Il s'agit d'interpréter la confrontation existant entre la restructuration inachevée du 20<sup>e</sup> siècle - avec la construction des tours et de la pointe contre la rue de Chantepoulet par Marc Saugey - et le reste du secteur, considéré comme restructuré au 19<sup>e</sup> siècle. Le traitement de la partie non construite de la rue du Cendrier doit se réaliser en continuité de celle existante, du rez-de-chaussée aux étages. Par contre, du côté de la rue Lissignol et du bâtiment scolaire, la liaison est architecturalement plus délicate.

La proposition est de rechercher un achèvement de la restructuration de la rue du Cendrier par la poursuite du dispositif du rez-de-chaussée et l'adaptation de l'entresol afin de permettre la réalisation de logements également à ce niveau. La création d'une cage d'escalier et d'un espace de distribution en mitoyenneté avec le bâtiment scolaire permet d'assurer la distribution de la nouvelle construction de logements au-dessus.

Le règlement transitoire relatif au plan d'utilisation du sol prévoit une répartition de 70 % de logement dans la surface constructible.

La surface de plancher constructible avoisine 2 400 m<sup>2</sup>, répartie en 1 500 à 1 900 m<sup>2</sup> de surface habitable et 500 à 800 m<sup>2</sup> de surface d'activités commerciales.

Localement, ce qui n'est pas très illustratif, l'indice d'utilisation du sol est de 3,6 - 3,7.

**5.3.2. Proposition du Conseil administratif**

Le projet architectural devrait faire l'objet d'un concours d'architecture.

Une fois l'autorisation de construire obtenue par la Ville de Genève, cette réalisation pourrait être confiée à la caisse de pension de l'entreprise Maus Frères SA, sous la forme d'un droit de superficie, en compensation au déplacement de l'accès de livraison de la place Grenus à la rue Rousseau et à la réaffectation des immeubles situés à l'angle des rues Rousseau et Cornavin, dans le cadre de la dérogation au règlement transitoire du plan d'utilisation du sol et à la loi sur les démolitions, transformations et rénovation de logements.

L'objet est inscrit dans le 17<sup>e</sup> Programme financier quadriennal sous le No 11.36.02 pour un montant de 8 750 000 francs.

Au bénéfice de ces explications, nous vous invitons, Mesdames et Messieurs les conseillers, à approuver les projets de résolution et d'arrêtés ci-après :

**PROJET DE RESOLUTION RELATIVE  
A LA NECESSITE DE LA CONSTRUCTION D'UN PARKING  
ET DE SA DIMENSION**

- Vu le rapport intermédiaire partiel de la commission ad hoc Saint-Gervais chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif en vue de l'ouverture d'un crédit de 2 602 000 francs destiné à couvrir les frais d'études à engager en 1996 et 1997 pour les projets inscrits au 15<sup>e</sup> programme financier quadriennal concernant la réhabilitation des bâtiments propriétés de la Ville de Genève dans le quartier de Saint-Gervais No 31 A, approuvé par le Conseil municipal le 25 juin 1996;
- vu les objectifs d'aménagement du quartier poursuivis :
  - la place Grenus devrait être restituée aux piétons, ce qui implique la suppression des trémies d'accès au parking de la Placette;
  - le parking de la place Simon-Goulart devrait être supprimé et cette place devrait être réaménagée;
  - la place de Saint-Gervais devrait être réhabilitée;
  - les rues piétonnes ou accordant la priorité aux piétons devraient, dans la mesure du possible, être conçues sans trottoir et sans place de stationnement;
  - un nouvel accès devrait être trouvé pour les camions desservant la Placette. Si cela s'avère nécessaire, la réalisation de ce nouvel accès pourra impliquer la suppression des logements de l'immeuble du XIX<sup>e</sup> siècle appartenant à la Placette, situé dans la rue Rousseau. Au cas où la réalisation d'un nouvel accès pour les camions de la Placette impliquait la démolition de l'immeuble, il conviendra, dans la mesure du possible, d'essayer d'en préserver la façade;

LE CONSEIL MUNICIPAL

invite le Conseil administratif :

- à promouvoir la réalisation d'un garage collectif souterrain de 300 places destinées aux visiteurs du quartier, dont 20 places sont réservées aux locataires de l'immeuble locatif de la rue du Cendrier 1-3, complémentaire au garage existant de Grenus,
- à introduire les actes fonciers nécessaires à la mise à disposition du domaine public communal au Conseil municipal,
- à intervenir auprès du Département de justice et police et des transports afin de supprimer 155 places de stationnement en surface et affecter le solde aux résidents et artisans du quartier, par le biais de macarons, ainsi qu'aux livraisons et aux visites de très courte durée,
- à intervenir auprès de Maus Frères SA afin que le garage actuel soit placé sous le régime des garages collectifs publics,

- à favoriser la réalisation d'un nouvel accès de livraison des véhicules de La Placette dans le cadre de la rénovation des immeubles propriétés de Maus Frères SA, à l'angle des rues Rousseau et Cornavin.

## **PROJET D'ARRETE 1**

LE CONSEIL MUNICIPAL,

Vu l'article 30, lettre e) et m), de la loi sur l'administration des communes, du 13 avril 1984,

Sur proposition du Conseil administratif,

### **arrête**

*Article premier* - Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 230 000 francs, complémentaire au crédit de 300 000 francs, voté le 25 juin 1996, destiné à l'organisation d'un concours restreint d'architecture pour l'aménagement de places et de rues du quartier de Saint-Gervais.

*Art. 2* - Il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen de rescriptions, d'avances ou de bons de caisse à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 230 000 francs.

*Art. 3* - La dépense prévue à l'article premier, à laquelle il convient d'ajouter le montant de 300 000 francs du crédit destiné à couvrir les frais d'une étude concernant la nécessité de la construction d'un parking et sa dimension dans le quartier de Saint-Gervais et les frais d'organisation d'un concours restreint pour l'aménagement du quartier seront portés à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif et amorti au moyen de 6 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève dès l'année suivant la première dépense.

*Art. 4* - Les frais d'étude du projet seront, en cas de réalisation de celui-ci, intégrés au crédit de construction. En cas de non-réalisation du projet, ils feront l'objet d'un arrêté à soumettre au Conseil municipal, dans le cadre des comptes rendus financiers annuels, prévoyant notamment leurs modalités d'amortissement.

## **PROJET D'ARRETE 2**

LE CONSEIL MUNICIPAL,

Vu l'article 30, lettre e) et m), de la loi sur l'administration des communes, du 13 avril 1984,

Sur proposition du Conseil administratif,

**arrête**

*Article premier* - Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 700 000 francs destiné à l'information publique.

*Art. 2* - Il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen de rescriptions, d'avances ou de bons de caisse à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 700 000 francs.

*Art. 3* - La dépense prévue à l'article premier sera portée à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif et amorti au moyen de 6 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève dès l'année suivant la première dépense.