

Proposition du Conseil administratif du 13 mai 2015 en vue de l'ouverture d'un crédit d'études d'un montant de 880 600 francs, destiné à la poursuite des études urbaines liées à l'extension de la gare Cornavin.

Mesdames les conseillères municipales, Messieurs les conseillers municipaux,

Introduction

Pour accompagner le développement de l'arc lémanique et répondre à l'évolution des besoins de mobilité en transports publics notamment sur l'axe Genève-Lausanne, il est nécessaire de doubler la capacité des trains, d'augmenter leur cadence et d'agrandir les gares. Ce programme intitulé «Léman 2030» est le plus grand projet ferroviaire suisse des quinze prochaines années, avec un impact sur l'ensemble du réseau national.

A Genève, la gare de Cornavin doit être agrandie pour absorber la forte hausse du nombre de passagers (de 50 000 à 100 000 par jour) et éviter la saturation provoquée par la mise en service de Réseau express du Grand Genève. Ce sont deux voies ferrées supplémentaires qu'il faut construire à l'horizon 2025, ainsi que les espaces d'accueil des voyageurs. En parallèle au projet ferroviaire, il s'agira de réaménager les abords de la gare Cornavin, dans la double perspective de créer une interface à l'échelle de cette nouvelle infrastructure de transport, et d'opérer une restructuration urbaine du secteur.

L'objet de la présente proposition est une demande de crédit d'étude permettant de poser les bases du projet pour le volet urbain de cette importante mutation de la ville.

Le volet ferroviaire, bref rappel

En date du 1^{er} juillet 2013, à l'issue d'une expertise menée conjointement, les Chemins de fer fédéraux (CFF), le Canton, la Ville et l'Office fédéral des transports (OFT) ont décidé unanimement de retenir l'option d'extension souterraine de la gare, au principal motif qu'elle permet de développer, dès sa mise en service, des fonctionnalités plus performantes que la variante en surface. Les études permettant de définir la nature du projet ferroviaire sont actuellement en cours, sous le pilotage conjoint des CFF, de l'Office fédéral des transports, du Canton et de la Ville de Genève. Les bases du projet ferroviaire devraient être fixées dans le courant du 2^e semestre 2015. Le projet urbain pourra ainsi se développer, simultanément à la mise au point du projet ferroviaire, avec lequel il s'agira de coor-

donner les interfaces. Ces deux volets du projet se dérouleront donc en parallèle, dès 2016.

Le volet urbain

Si l'extension de la gare en souterrain évite la destruction de nombreux bâtiments riverains, une importante transformation des espaces publics sera néanmoins nécessaire pour accompagner la création de cette gare souterraine. En effet, les flux des passagers seront à la fois plus importants et différents. Le pôle intermodal doit être réorganisé non seulement pour intégrer physiquement les accès et nouvelles émergences de la gare, mais aussi pour répondre au doublement de la capacité de celle-ci. L'accessibilité de la gare et l'irrigation du quartier ont besoin d'évoluer, tout comme l'offre des transports collectifs. Outre l'intermodalité, il est nécessaire de renforcer aussi le caractère urbain du site à travers la qualité de ses espaces publics, de ses équipements, de son image et de son identité.

Plusieurs études sont et seront encore nécessaires pour définir les principes de transformation du site.

L'enjeu de ces études, qui concernent à la fois la mobilité et l'aménagement urbain, est de poser les conditions favorables à la fois à la réussite de la connexion des déplacements et à la valorisation de l'espace urbain. Il s'agit d'abord de remettre en relation la gare à la ville, la gare aux quartiers qui l'entourent, mais aussi d'améliorer certaines fonctions et d'augmenter les valeurs d'usage des espaces pour faire de ce pôle de la gare un véritable espace urbain majeur, à l'échelle de la ville.

Dans le cadre général de ce projet, le 31 octobre 2012, votre Conseil votait la proposition de crédit PR-968 d'un montant de 195 000 francs destiné à l'évaluation d'une extension en souterrain de la gare CFF de Cornavin et à sa comparaison avec l'option d'un agrandissement en surface. Cette première étude a permis de confirmer l'option d'une gare en souterrain.

Plus récemment, le 21 mai 2014, votre Conseil votait la proposition de crédit PR-1054 dont le volet portant sur la gare Cornavin représentait un montant de 350 000 francs. Ce budget a permis, en collaboration étroite avec le Canton (Direction générale des transports), de définir les conditions cadres pour l'évolution urbaine du site.

Il s'agit aujourd'hui de poursuivre la réflexion et de développer le projet de restructuration urbaine du secteur, en accompagnement du projet ferroviaire.

Exposé des motifs

Les études préliminaires menées jusqu'à ce jour avaient deux objectifs principaux:

- dégager les conditions cadres du projet urbain, c'est-à-dire définir à la fois les principes de réorganisation de l'interface multimodale et les principaux éléments de l'aménagement de l'espace public autour de la gare de Cornavin. Il s'agissait en outre d'identifier les effets probables dans un périmètre plus large;
- déterminer la procédure et le calendrier d'études urbaines en phase avec le développement du projet d'extension ferroviaire.

Le cadrage du projet urbain s'est effectué en deux étapes successives:

- une première étude exploratoire, étude d'orientation urbaine;
- un mandat d'études parallèles (MEP), dont l'objectif est de choisir une équipe de mandataires et un projet urbain.

L'étude d'orientation urbaine

L'étude d'orientation urbaine a été confiée à deux équipes de mandataires conjointes (architecte-urbaniste et ingénieur en mobilité). Elle a permis de mesurer les effets de l'extension ferroviaire et de définir les conditions cadres du projet urbain (son ampleur, son ambition, son échelle).

Dans sa première phase, elle a établi le diagnostic de la situation existante et l'analyse prospective des impacts du projet d'extension ferroviaire sur l'espace public aux abords de la gare.

Ceux-ci ont montré que:

- le pôle Cornavin sera mis sous forte pression par le doublement de la capacité ferroviaire à l'horizon 2025-2027;
- l'espace public actuel ne pourra pas accueillir ces nouveaux flux sans une adaptation importante du pôle de transports en commun et un réaménagement conséquent des espaces publics;
- tous les espaces existants, déjà saturés actuellement, laissent une faible marge d'évolution et de résolution des conflits d'usage;
- le piéton, principal usager du pôle, doit être remis au cœur du dispositif et retrouver les conditions favorables de son déplacement.

Dans sa seconde phase, l'étude exploratoire s'est attachée à l'élaboration d'un scénario global d'aménagement. Elle a permis de dégager de l'extension ferroviaire des opportunités de requalification urbaine. Les objectifs complémentaires retenus pour le projet de restructuration urbaine sont les suivants:

- requalifier les places Cornavin et de Montbrillant avec une priorité pour les piétons, pour les voyageurs des CFF et ceux des TPG;
- offrir des espaces publics en relation avec les rez-de-chaussée animés et les constructions voisines;
- revaloriser les passages urbains (passages de la Servette, des Grottes, de Montbrillant et des Alpes) dans leurs fonctions, leurs usages et leurs qualités urbaines et spatiales et les réaménager pour les rendre plus accueillants et moins dangereux;
- désenclaver le site en révisant le schéma de circulation automobile (transports individuels motorisés);
- désencombrer l'espace public autour de la gare en agissant notamment sur le stationnement des vélos et des deux-roues motorisées.

L'ensemble de ces conclusions, validées par tous les partenaires impliqués dans ce projet, constituent les conditions cadres du projet de restructuration urbaine qu'il s'agit maintenant d'initier.

Le mandat d'études parallèles

La poursuite des études dans le cadre de ce MEP permettra de définir l'image directrice et les principes fondateurs du projet de restructuration urbaine, qui consistera notamment à:

- élaborer l'image du projet urbain;
- formaliser un concept urbanisme-mobilité coordonné;
- définir les principes d'aménagement des espaces publics et autres espaces bâtis et non bâtis;
- poser les principes de requalification des fronts bâtis en lien avec les activités des rez-de chaussée des immeubles;
- localiser les nouvelles constructions et affectations;
- définir l'enveloppe budgétaire du projet urbain ainsi que l'échelonnement des dépenses dans le temps;
- identifier les différents secteurs stratégiques et les étapes pour la réalisation du projet, en corrélation avec le projet ferroviaire et les projets tiers;
- identifier les interfaces avec le projet ferroviaire notamment à travers les mesures à prendre durant le chantier de celui-ci et les conditions d'implantation des émergences futures de la gare.

Le résultat du MEP servira de base notamment à l'élaboration d'un plan directeur de quartier (PDQ). Cet outil de planification contractuelle, qui engage les autorités entre elles et permet de garantir une vision cohérente à l'échelle d'un

quartier, aura valeur de document de référence pour la conception et la mise au point des aménagements.

A l'issue du MEP, le groupe lauréat se verra confier le mandat d'élaboration du plan directeur de quartier, qui comprendra également la définition de toutes les actions et mesures permettant sa mise en œuvre, ainsi que le suivi des démarches.

Estimation des coûts

Expertise projet ferroviaire	
Partenariat Ville, Etat, CFF, part Ville de Genève (1/3)	160 000
Etude d'orientation urbaine	
Partenariat Ville, Etat, part Ville de Genève (1/2)	350 000
Mandat d'études parallèles	
– indemnisations des concurrents	580 000
– honoraires et frais des membres du collège d'experts	45 000
– expertises	50 000
– frais de reproduction et de conception graphique	15 000
– exposition publique des résultats: divers et imprévus	20 000
Etudes diverses à mener simultanément au MEP	<u>100 000</u>
Total brut HT	1 320 000
TVA	<u>105 600</u>
Total brut TTC	1 425 600
Dont à déduire	
Crédit de préétude PR-968	195 000
Crédit étude PR-1054	<u>350 000</u>
Soit total net TTC	880 600

cf. tableaux récapitulatifs des coûts en annexe.

Délai de réalisation

Dans l'état actuel de la planification générale de l'opération d'extension de la gare, les études concernées par la présente proposition du Conseil administratif seront menées dans le cadre du MEP dans le courant de l'année 2016.

D'autres études de projet suivront, qui feront l'objet d'une demande de crédit d'études. Elle sera présentée à l'issue du mandat d'études parallèles, une fois son résultat connu, qui permettra d'en déterminer l'ampleur, la nature et les montants.

Recettes

Aucune.

Référence au 10^e plan financier d'investissement 2015-26 (p. 60)

Ces études sont prévues au 10^e PFI en qualité de projet actif sous le N° 102.505.03 dans le cadre des diverses études d'aménagements liés à l'extension de la gare souterraine pour un montant total planifié de 3 000 000 de francs.

Budget de fonctionnement

A ce stade de préétude, il est impossible de l'évaluer.

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, l'étude sera amortie en trois annuités.

Service 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

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

A. SYNTHÈSE DE L'ESTIMATION DES COÛTS

	Montant	%
Honoraires	815 370	92
Frais financiers (TVA)	65 230	8
Autres (à préciser)		
Coût total du projet TTC	880 600	100

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 des constructions et de l'aménagement

CHARGES		Postes en ETP
30 - Charges de personnel		
31 - Dépenses générales		
32/33 - Frais financiers (intérêts et amortissements)		
36 - Subventions accordées		
Total des nouvelles charges induites	0	
REVENUS		
40 - Impôts		
42 - Revenu des biens		
43 - Revenus divers		
45 - Dédommagements de collectivités publiques		
46 - Subventions et allocations	0	
Total des nouveaux revenus induits	0	
Impact net sur le résultat du budget de fonctionnement	0	

C. PLANIFICATION ESTIMÉE DES DÉPENSES ET RECETTES D'INVESTISSEMENT

Année(s) impactée(s)	Dépenses brutes	Recettes	Dépenses nettes
Vote du crédit par le CM: 2015	100 000	0	100 000
2016	700 000	0	700 000
2017	80 600	0	80 600
Totaux	880 600	0	880 600

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 d'études d'un montant de 880 600 francs, destiné à la poursuite des études urbaines liées à l'extension de la gare de Cornavin.

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 880 600 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier, à laquelle il convient d'ajouter le montant de 350 000 francs lié à la délibération votée le 21 mai 2014 (PR-1054, N° PFI 120.014.03) ainsi que le montant de 195 000 francs lié à la délibération votée le 31 octobre 2012 (PR-968), 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 3 annuités.

Annexe: illustration du scénario urbain envisagé (provisoire, mars 2015).

Annexe 1 : Illustration du scénario urbain envisagé (provisoire, mars 2015)

Requalification des espaces publics entre la gare et les quartiers

- récupération d'espace pour les piétons;
- intégration/reconnexion du pôle urbain à son contexte;
- réorganisation TP/TIM;
- convivialité, apaisement et lisibilité des places Cornavin et Montbrillant;
- mise en relation des RDC animés avec les espaces publics

Mise en scène et revalorisation du patrimoine

- bâti classé
- périmètre protégé

Requalification des PI urbains pour les flux piétons :

- flux voyageurs CFF
- flux voyageurs TPG
- flux inter-quartiers

Redéfinition des fronts bâtis délimitant la place Montbrillant

Désenclavement du pôle Cornavin

- sécurisation des traversées
- diminution des effets de barrière
- mise en réseau des espaces publics

