

13 mars 2020

**Rapports de majorité et de minorité de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 6 novembre 2019 en vue de l'ouverture de trois crédits d'études pour un total brut de 9 093 870 francs, dont à déduire des recettes totales d'un montant de 1 220 000 francs, soit 7 873 870 francs net:**

- **Délibération I: 3 188 400 francs brut destinés aux études pour le réaménagement des espaces publics du périmètre sud de la gare de Cornavin (place de Cornavin et parvis de la basilique Notre-Dame), dont à déduire une participation du Canton de Genève de 427 800 francs, soit 2 760 600 francs net;**
- **Délibération II: 3 957 200 francs brut destinés aux études pour le réaménagement des espaces publics de la place de Montbrillant et la construction de la galerie couverte, dont à déduire une participation du Canton de Genève de 530 900 francs, soit 3 426 300 francs net;**
- **Délibération III: 1 948 300 francs brut pour les études liées aux modifications nécessaires du parking Cornavin (renforcement de la dalle, modification des trémies et émergences, sécurité incendie) consécutives à l'aménagement de l'espace public, dont à déduire une participation du Canton de Genève de 261 300 francs, soit 1 687 000 francs net.**

**A. Rapport de majorité de M. Ulrich Jotterand.**

Cette proposition a été renvoyée à la commission de l'aménagement et de l'environnement le 3 décembre 2019. Elle a été traitée, sous la présidence de M. Eric Bertinat, les 21 et 28 janvier ainsi que les 18 et 25 février 2020. Les notes de séances ont été prises par M<sup>me</sup> Aurélia Bernard et MM. Christophe Vuilleumier et Nohlan Rosset que le rapporteur remercie pour la qualité de leurs notes.

***PROJET DE DÉLIBÉRATION I**  
(place de Cornavin et parvis de la basilique Notre-Dame)*

**LE CONSEIL MUNICIPAL,**

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

vu les articles 22 et suivants de la loi sur les routes du 28 avril 1967;

sur proposition du Conseil administratif,

*décide:*

*Article premier.* – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit brut de 3 188 400 francs destiné aux études pour le réaménagement des espaces publics du périmètre sud de la gare de Cornavin (place de Cornavin et parvis de la basilique Notre-Dame), dont à déduire une participation du Canton de Genève de 427 800 francs, soit 2 760 600 francs net.

*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 3 188 400 francs.

*Art. 3.* – La dépense prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève dans le patrimoine administratif. Si l'étude est suivie d'une réalisation, la dépense sera ajoutée à celle de la réalisation et amortie sur la durée d'amortissement de la réalisation. Sinon, l'étude sera amortie en une annuité.

*PROJET DE DÉLIBÉRATION II*  
*(place de Montbrillant et galerie)*

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

vu les articles 22 et suivants de la loi sur les routes du 28 avril 1967;

sur proposition du Conseil administratif,

*décide:*

*Article premier.* – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit brut de 3 957 200 francs destiné aux études pour le réaménagement des espaces publics de la place de Montbrillant et la construction de la galerie couverte, dont à déduire une participation du Canton de Genève de 530 900 francs, soit 3 426 300 francs net.

*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 3 957 200 francs.

*Art. 3.* – La dépense prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève dans le patrimoine administratif. Si l'étude est suivie d'une

réalisation, la dépense sera ajoutée à celle de la réalisation et amortie sur la durée d’amortissement de la réalisation. Sinon, l’étude sera amortie en une annuité.

*PROJET DE DÉLIBÉRATION III*  
*(parking Cornavin)*

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l’article 30, alinéa 1, lettres e) et m), de la loi sur l’administration des communes du 13 avril 1984;

vu les articles 22 et suivants de la loi sur les routes du 28 avril 1967;

sur proposition du Conseil administratif,

*décide:*

*Article premier.* – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit brut de 1 948 300 francs destiné aux études liées aux modifications nécessaires du parking Cornavin (renforcement de la dalle, modification des trémies et émergences, sécurité incendie) consécutives à l’aménagement de l’espace public, dont à déduire une participation du Canton de Genève de 261 300 francs, soit 1 687 000 francs net.

*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 1 948 300 francs.

*Art. 3.* – La dépense prévue à l’article premier sera inscrite à l’actif du bilan de la Ville de Genève dans le patrimoine administratif. Si l’étude est suivie d’une réalisation, la dépense sera ajoutée à celle de la réalisation et amortie sur la durée d’amortissement de la réalisation. Sinon, l’étude sera amortie en une annuité.

**Séance du 21 janvier 2020**

*Audition de M. Rémy Pagani, conseiller administratif, M<sup>me</sup> Patricia Gallay, architecte au Service de l’aménagement, du génie civil et de la mobilité, M<sup>me</sup> Isabelle Charollais, codirectrice du département des constructions et de l’aménagement, et M. Sébastien Alphonse, adjoint de direction*

M. Pagani rappelle que la gare Cornavin a été placée sur son site en raison de l’existence de l’ancienne porte Saint-Gervais. Il ajoute que ce sont 50 000 personnes qui passent par Cornavin à l’heure actuelle. La gare mérite donc un aménagement de qualité.

M<sup>me</sup> Gallay informe les commissaires qu'à la suite de l'étude d'orientation menée par les CFF, la Ville de Genève avait développé un mandat d'études parallèles. Le lauréat avait proposé des études de faisabilité. Le service peut donc à présent lancer des études d'aménagement. Le pôle de Cornavin manque de lisibilité et de confort. L'image directrice s'efforce donc de réorganiser les transports publics avec la construction d'un nouveau couvert et la mise en valeur du parvis de la basilique. Du côté nord, une nouvelle façade sera construite avec un couvert reliant les sorties de la gare souterraine. La traversée de la rue des Alpes sera également revue. Le PDQ prochainement mis en consultation permettra au mandataire, après validation, de réaliser des projets en suivant l'image directrice. Les projets principaux dont il est question sont le projet d'extension de la gare, plus deux projets connexes, soit celui du tram et les mesures de mise en œuvre de la LMCE.

M. Alphonse déclare que le planning est arrêté et est relativement complexe puisque ces différents projets doivent être coordonnés.

M<sup>me</sup> Charollais note que tout ce qui peut être anticipé doit être réalisé de sorte que l'essentiel des flux puisse se développer du côté sud lorsque les travaux d'extension seront réalisés.

M<sup>me</sup> Gallay indique que les études sur le périmètre sud doivent donc commencer le plus rapidement possible. Les interventions sur le périmètre nord s'enchaîneront directement après les travaux des CFF. Le tram est à l'origine pour une part du manque de lisibilité du site; l'idée est de faire passer tous les trams au sud de la basilique. Ce projet doit donc s'insérer harmonieusement dans celui de l'aménagement de la place. L'objectif est de supprimer les obstacles et de clarifier les arrêts de bus et de tram. Des plantations sont envisagées sur le parvis de la basilique. Par ailleurs, le parking sera modifié, notamment son niveau -1 où les taxis et les dépose-minutes seront réorganisés, avec la suppression d'une trémie. Un appel d'offres a été lancé pour une adjudication avant l'été 2020 pour réaliser l'essentiel de la place avant 2024. C'est un appel d'offres pour une équipe pluridisciplinaire dont il est question.

M<sup>me</sup> Gallay explique ensuite la problématique du périmètre nord. La place Montbrillant doit être requalifiée afin de réaliser une image unifiée de l'ensemble et une nouvelle façade de 400 m de long. Par ailleurs, les passages sous-voies sont peu utilisés par les piétons à l'heure actuelle. L'objectif est d'améliorer leur confort en les élargissant. Un concours sera lancé cet été pour le périmètre nord afin d'avoir un préprojet en 2022 et une réalisation à la suite des travaux des CFF.

### *Questions et réponses*

Un commissaire demande à quoi servira le parking. M. Pagani répond qu'il accueillera les taxis, les scooters et les vélos au niveau -1. Les autres niveaux res-

teront à disposition des voitures. Le nombre de places Avis risque d'augmenter. Le commissaire observe que le nombre de places est limité et il se demande s'il ne faudrait pas laisser passer les voitures dans ce parking en remplacement de la rue Cornavin qui sera fermée. M. Pagani répond par la négative. Le parking Cornavin est relié à un autre parking souterrain qui se trouve sous l'immeuble Pradier. Le commissaire est sceptique quant à la fluidité des transports en commun. Actuellement les bus se gênent mutuellement. M. Pagani répond que le périmètre va être agrandi avec une séparation des transferts modaux. Certaines lignes vont passer par la Servette et ne viendront plus sur la place afin de donner de l'espace aux piétons dont le nombre va augmenter. M<sup>me</sup> Gallay remarque que la boucle au nord de la basilique sera supprimée. Puisqu'il n'y aura plus de circulation à Montbrillant, le commissaire propose de placer les taxis au nord de la gare au vu de leur nombre. M. Pagani répond que ces mêmes remarques ont été faites pour la gare des Eaux-Vives et il observe que celle-ci fonctionne. Ce sont les professionnels qui ont guidé les choix. M<sup>me</sup> Gallay déclare que les associations de taxis ont été consultées et ont vu les études de faisabilité sans y être opposées.

Le président rappelle que le parking ne relève pas de la Ville de Genève mais bien du Canton.

Le commissaire déclare être étonné du nombre de chantiers que l'ensemble du projet va générer. Pourquoi ne pas attendre pour revoir l'aménagement de la place? M. Pagani rappelle que la région genevoise se développe économiquement et il pense que Genève peut supporter ce chantier comme l'a fait Zurich. Il rappelle que tout est maîtrisable.

Une commissaire demande si les voies de tram devant la gare vont être déplacées. M. Alphonse répond par la négative. La commissaire demande ce qu'il en est du couvert prévu. M. Alphonse répond que l'idée est d'abriter les voyageurs. La commissaire demande ce qu'il en est de la circulation aux Terreaux-du-Temple. M. Alphonse répond que cette circulation passera sur James-Fazy qui sera dès lors en double sens. La commissaire demande si Zurich a les mêmes problèmes de nappe phréatique que Genève. M. Pagani répond qu'il y a des solutions d'ingénierie.

Une commissaire remarque que l'abri actuel sera donc enlevé. Elle se demande si, en plein été, les piétons n'auront pas trop chaud sur cette place, surtout si le couvert est en verre. M. Alphonse répond que la matérialité de l'abri n'est pas encore arrêtée. Les études clarifieront la question. La commissaire remarque qu'il est donc question de zones et de principes pour le moment. M. Alphonse confirme. La commissaire se demande si un sol perméable et de la végétation ne seraient pas les bienvenus dans ces espaces. M. Alphonse répond que les études apporteront des réponses, mais il rappelle que le parking souterrain est proche et qu'il est nécessaire de le prendre en compte. Les trémies vont être modifiées et

les aménagements seront forcément impactés. Cela étant, ce n'est pas la Ville de Genève qui mènera les travaux au sein du parking. La commissaire demande si c'est la Ville qui propose de placer les taxis et les vélos au niveau -1. M. Alphonse répond que ces éléments sont des conditions-cadres. M<sup>me</sup> Charollais rappelle qu'il y a quatre partenaires, soit les CFF, la Ville, le Canton et le parking qui est une entité indépendante. Ces projets sont menés de manière coordonnée entre ces différents acteurs. Mais c'est le conseil d'administration du parking qui décidera de ce qui se passe dans ce parking, un conseil dans lequel siègent majoritairement la Ville de Genève et le Canton.

Une commissaire demande si c'est le bureau qui a eu le prix du premier concours qui mènera les travaux. M<sup>me</sup> Charollais répond par la négative. Le lauréat qui a gagné le mandat d'études parallèles devait mettre en place les fondamentaux qui guideront ce projet et accompagnera tous les acteurs pour s'assurer de la conformité des différents projets. Dès lors, il ne peut clairement pas être le constructeur puisqu'il représente la Ville et le Canton. Le commissaire évoque ensuite la collaboration entre le Canton et la Ville de Genève et demande quel est le lien avec le Canton dans le cadre de l'aménagement de la place. M. Pagani répond que la Ville est responsable de l'aménagement de l'espace public, mais rien n'est possible sans la participation du Canton. M<sup>me</sup> Charollais précise que le Canton a à sa charge les transports et leurs infrastructures, alors que les aménagements connexes reviennent à la Ville. La commissaire demande par où passeront les bus qui se trouvent derrière la gare actuellement. M<sup>me</sup> Charollais répond que les arrêts seront disséminés entre la Servette, le passage de Montbrillant et la place, raison pour laquelle il est nécessaire de réaliser ces aménagements avant le début des travaux des CFF.

Un commissaire évoque la nouvelle gare du Bachet et déclare qu'il est navrant de voir un espace autant bétonné. Il espère qu'il en ira autrement derrière la gare Cornavin. M. Alphonse répond qu'il est question de construire un nouvel espace public sur 20 000 m<sup>2</sup>. M. Pagani rappelle que la commission peut faire des recommandations en demandant une arborisation. Le commissaire demande jusqu'où s'étendra la dalle qui recouvrira la rue des Gares. M<sup>me</sup> Gallay répond qu'elle se raccordera au niveau de la rue des Alpes sans pour autant générer de rampes et d'escaliers. Le commissaire demande si le PDQ sera soumis à la commission. M. Pagani répond qu'il n'a pas encore été soumis puisqu'il en est au stade de l'enquête publique. Il ajoute qu'il sera soumis entre le mois d'avril et de mai.

Une commissaire demande si le cahier des charges évoque les personnes en situation de handicap. M. Alphonse acquiesce. La commissaire remarque que les gares CEVA ne sont pas très pratiques pour les chaises roulantes. Elle se demande de qui relève la responsabilité en la matière. M<sup>me</sup> Gallay répond que la responsabilité incombe aux CFF. M. Alphonse mentionne que l'un des objectifs est d'avancer rapidement afin d'avoir un mandataire qui puisse se coordonner avec

les CFF afin d'éviter les problèmes. M<sup>me</sup> Charollais ajoute que c'est également la raison pour laquelle le concours pour l'arrière de la gare va être lancé rapidement.

Un commissaire évoque les adjudications. Quelles seront les entreprises mises en concurrence? Quelles sont les modalités pratiques et les modalités de décision? M<sup>me</sup> Charollais répond que tout est ouvert. L'appel d'offres est ouvert à n'importe qui selon la loi sur les marchés publics. Des critères objectifs sont établis. Lorsque l'équipe aura été retenue, le projet sera étudié en fonction des prix fixés. Il n'y a donc pas de choix prédéfini. La démarche sera similaire pour l'arrière de la gare. Le commissaire demande si les noms des lauréats sont publiés. M<sup>me</sup> Charollais acquiesce. Les résultats des appels d'offres sont publics et sont transmis à toute la République. M. Pagani indique que les procédures AIMP nécessitent de servir tout le monde. Un tournus est prévu au niveau des entreprises. Il rappelle que 95% des chantiers sont confiés à des entreprises locales. Les entreprises ne reviennent toutefois pas systématiquement puisqu'elles ont d'autres clients, notamment le canton. Le marché de la construction sur le canton est de 2 milliards alors que le budget de la Ville en la matière est de 130 millions. Enfin, les chantiers privés sont réalisés plus rapidement puisque les entreprises savent que les entités publiques payeront, quoi qu'il en soit, les chantiers qu'elles ouvrent.

Le président remarque que la commission recevra donc rapidement un crédit de réalisation. M. Alphonse répond qu'il faudra douze à dix-huit mois pour déposer une autorisation de construire. Le président remarque que les délais sont tendus et il se demande si le chantier CFF ne débordera pas sur les nouveaux aménagements de la Ville. M. Alphonse répond par la négative, car les travaux d'extension seront menés au nord uniquement. Le président se demande si cet avant-projet est avancé. M. Alphonse répond par la négative et mentionne qu'il dépend du projet présenté ce soir. Le président remarque que ce projet est donc urgent. M. Pagani acquiesce.

Un commissaire demande ce qu'il en est des 110 millions de l'extension. M<sup>me</sup> Charollais répond qu'ils ont déjà été votés. M. Pagani rappelle que les sauts-de-mouton ont été abandonnés et que l'extension de la gare souterraine permet de futures éventuelles nouvelles extensions.

Un commissaire propose l'audition du Canton (OCT). Il souhaiterait également entendre l'association des taxis.

L'audition du Canton (OCT) est refusée par 11 non (3 PLR, 2 PDC, 1 Ve, 4 S, 1 EàG) contre 2 oui (MCG).

L'audition de l'association des taxis est refusée par 10 non (3 PLR, 2 PDC, 1 Ve, 3 S, 1 EàG) contre 1 oui (MCG) et 2 abstentions (MCG, S).

Une commissaire propose la recommandation suivante: «que le revêtement et l'aménagement comportent une arborisation conséquente, voire un sol perméable».

Le président propose d'y revenir lors d'une prochaine séance.

### **Séance du 28 janvier 2020**

Le président annonce que la proposition PR-1383 sera traitée lors d'une prochaine séance.

### **Séance du 18 février 2020**

Le président revient sur la proposition PR-1383 qui n'a pas pu être traitée lors de la dernière séance.

Un commissaire propose l'audition de Pro Vélo puisque l'aménagement de Cornavin est important sur le plan de la mobilité douce.

Un commissaire propose d'auditionner le SIS qui doit avoir un accès total en tout temps, ce qui ne sera vraisemblablement plus le cas avec ces aménagements.

Après diverses considérations des commissaires sur l'opportunité de ces auditions, sur les délais et sur le calendrier, le président procède au vote des demandes d'audition.

L'audition de Pro Vélo est acceptée par 8 oui (1 Ve, 4 S, 2 EàG, 1 MCG) contre 5 non (3 PLR, 1 PDC, 1 MCG) et 1 abstention (UDC).

L'audition du SIS est refusée par 12 non (1 Ve, 4 S, 2 EàG, 3 PLR, 1 PDC, 1 UDC) contre 2 oui (MCG).

L'audition de la task force (Ville-Canton) est refusée par 6 non (3 PLR, 2 MCG, 1 UDC) contre 5 oui (1 Ve, 4 S) et 1 abstention (PDC).

### **Séance du 25 février 2020**

#### *Audition de M. Olivier Gurtner, vice-président de Pro Vélo*

M. Gurtner considère qu'il y a une certaine légitimité à ce que les infrastructures correspondent aux besoins des usagers. Une séparation claire entre les piétons et les cyclistes serait nécessaire, notamment au niveau des revêtements. En outre un agrandissement des vélostations semble également important, tout comme le stationnement classique. Libérer l'espace de la circulation routière est

évidemment une excellente mesure mais il faut par ailleurs encourager la continuité des parcours cyclistes.

Actuellement, à vélo, il n'est pas possible de passer autour de la gare sans courir de grands dangers. Ce problème n'est pas résolu par le projet d'aménagement. Il rappelle que les rames du Léman Express sont conçues pour que les voyageurs puissent prendre un vélo et ce point est fondamental. Enfin un revêtement unique n'est pas non plus pertinent pour des raisons de signalisation. Le cas échéant, Pro Vélo peut adresser à la commission des précisions par écrit.

### *Questions et réponses*

Un commissaire signale que de nombreux cyclistes ne sont pas satisfaits de se retrouver dans des parkings en sous-sol. Il se demande s'il ne faudrait pas faire un sondage au sein de l'association. M. Gurtner répond que le parking en sous-sol a un usage différent d'un parking en surface. Le parking à vélos de Montbrillant fonctionne très bien. Le projet d'aménagement prévoit des places en sous-sol et en surface et il serait regrettable que l'un ou l'autre manque.

Une commissaire observe qu'il y a une seconde vélostation dans la galerie marchande de Cornavin et elle demande si les deux stations sont pleines. M. Gurtner ne sait pas ce qu'il en est pour cette dernière. La commissaire demande ce qu'il en est dans les autres gares CEVA. M. Gurtner l'ignore. La commissaire imagine qu'un revêtement de pavés n'est pas idéal. M. Gurtner acquiesce mais il remarque que les pavés du quai des Bergues ne sont pas mal. C'est la sécurité qui importe le plus. La commissaire rappelle qu'il était prévu pour les vélos de passer par le passage des Rialto. M. Gurtner répond que les accroches ne fonctionnent pas. Il remarque que des pistes cyclables seraient nécessaires. La commissaire demande si Pro Vélo sera intégré dans la suite du projet. M. Gurtner acquiesce en indiquant qu'une prise de position va être envoyée.

Une commissaire demande ce que Pro Vélo pense des sols débétonnés et végétalisés. M. Gurtner répond que ce n'est pas un problème. Toutefois il faut éviter les pentes végétalisées dans lesquelles les vélos dérangent facilement. Le modèle du quai des Bergues est excellent.

Une commissaire remarque qu'il est étrange de traiter ce crédit d'étude en avance et elle se demande ce qu'il faut en penser. M. Gurtner répond que l'association estime qu'il y a une certaine systématique entre la vision générale développée par les services et la suite qui laisse souvent à désirer. Il ajoute que l'association a bien compris que les aménagements devant la gare devaient intervenir dans un premier temps et il remarque que si la commission a des remarques, elle doit les faire rapidement. Pro Vélo est aussi à disposition pour le PDQ. La commissaire demande si des échanges avec l'association ont eu lieu sur la période

intermédiaire que représente le temps des travaux. M. Gurtner répond que l'association a l'impression désagréable que les vélos représentent la variable d'adaptation. La commissaire observe qu'il est donc en faveur de recommandations. M. Gurtner acquiesce.

### *Discussion et vote*

Une commissaire Verte propose de recommander de suivre les recommandations de Pro Vélo. Elle rappelle que M. Gurtner doit envoyer des informations à cet égard. Elle signale, cela étant, que son groupe acceptera ce projet.

Le président remarque que ces amendements pourraient donc être ajoutés en séance plénière.

Un commissaire socialiste déclare que son groupe adopte cette même position.

Une commissaire du groupe Ensemble à gauche et un commissaire du Parti libéral-radical partagent également cet avis.

Une commissaire du Mouvement citoyens genevois mentionne qu'elle votera la recommandation mais pas le sujet lui-même.

Le président procède au vote de la proposition PR-1383.

La proposition PR-1383 est acceptée par 11 oui (1 Ve, 4 S, 1 EàG, 2 PLR, 2 PDC, 1 UDC), contre 2 non (MCG).

M<sup>me</sup> Magnin, commissaire du Mouvement citoyens genevois, annonce un rapport de minorité.

### **B. Rapport oral de minorité de M<sup>me</sup> Danièle Magnin.**