

Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la motion du 5 novembre 2008 de M^{mes} Alexandra Rys, Nathalie Fontanet, MM. Jean-Charles Lathion, Pascal Rubeli, Jean Sanchez et Jean-Louis Fazio: «Pour une gestion intelligente et sécurisée des flux de trafic sur le parvis de la gare».

Rapport de M. Pierre Gauthier.

Cette motion a été renvoyée à la commission de l'aménagement et de l'environnement par le Conseil municipal lors de sa séance du 3 octobre 2009. La commission a traité cette motion en cinq séances, les 17 novembre et 15 décembre 2009 et les 26 janvier, 2 février et 2 mars 2010. Les notes de séances ont été prises successivement par MM. Ozcan Ylmaz et Christophe Vuilleumier que nous remercions pour l'excellence de leur travail.

Note du rapporteur: la motion qui fait l'objet du présent rapport semble être «tombée dans l'oubli» des présidences successives de la commission de l'aménagement et de l'environnement lors du changement de législature intervenu en 2011. Ce n'est que lors de la première séance opérationnelle de la commission – à la rentrée de septembre 2015 – que sa présidente, M^{me} Sandrine Burger, a confié au soussigné la rédaction du présent rapport cinq ans et demi après le vote des conclusions de la commission sur cette motion.

Rappel de la motion

Considérant:

- que la place de Cornavin est une zone de rencontre, mais en théorie seulement;
- qu'elle est fréquentée par d'innombrables piétons, des véhicules TPG de toute nature et des taxis, qui s'enchevêtrent joyeusement sur le parvis de la gare;
- que, chaque jour, 15 poids lourds et 65 camionnettes desservent les commerces des alentours et que, pourtant, ils ne disposent d'aucune aire de livraison;
- que, de ce fait, ces véhicules se «casent» là où ils trouvent une place, gênant au passage tous les autres usagers;
- que le parvis de la place ne peut supporter une charge supérieure à 16 tonnes;
- qu'un marquage a été inventé spécifiquement pour ce parvis et qu'il ne correspond à rien dans la loi sur la circulation routière;

- que les piétons, pensant – à raison – qu’ils ont la priorité, traversent sans se méfier et se trouvent sans cesse confrontés à des véhicules motorisés là où ils les attendent le moins;
- que la trémie de sortie du parking est située en plein là où les passagers descendent des bus;
- que les places deux-roues sont en nombre notablement insuffisant et que divers textes ont été acceptés par le Conseil municipal afin d’y remédier, notamment la motion M-436 «Pour une réelle interface train-vélo à Cornavin» et la proposition PR-494 relative à la construction d’une vélostation;
- que la prochaine transformation de l’aile est de la gare est le moment idéal pour repenser l’ensemble des circulations à l’extérieur du bâtiment,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- d’étudier la possibilité de déplacer la trémie de sortie du parking en dehors du parvis de la gare;
- d’étudier des emplacements de livraison en sous-sol du parking et, pour les véhicules lourds, à proximité de la gare, hors du parvis, en prenant soin d’associer ces emplacements aux activités qu’ils desservent;
- de planifier, avec l’ensemble des usagers, TPG et taxis notamment, un meilleur flux de circulation qui tienne compte en premier lieu de la sécurité des piétons et, concernant les taxis, qui leur permette de déposer et prendre en charge les clients dans des conditions de sécurité et de visibilité satisfaisantes pour les deux parties;
- de créer des places pour deux-roues non motorisés en nombre suffisant;
- de remplacer la cage en béton de l’ascenseur émergeant sur le parvis par du verre, comme initialement prévu;
- d’intégrer la trémie piétonne dans un projet de mobilier et d’aménagement urbains.

Séance du 17 novembre 2009

Audition des motionnaires

Les motionnaires souhaitent que les autorités repensent l’aménagement de la place devant la gare qui est extrêmement dangereuse et qu’elles s’en tiennent à ce qui avait été initialement décidé. Les touristes sont désorientés; la signalisation déficiente ainsi que la cohabitation entre les différents usagers de la route – cyclistes, piétons, transports publics, commerçants et automobilistes – sont chaotiques et entraînent un sentiment d’insécurité.

Plusieurs commissaires rappellent que ce lieu a déjà fait l’objet de plusieurs démarches: motion sur le parking, pétition, marquages au sol, etc. Il est remar-

qué également qu'en raison du danger, les usagers sont particulièrement attentifs et qu'en conséquence, les accidents y sont très peu nombreux. De l'avis général néanmoins, la dangerosité des lieux est soulignée alors que leur aménagement est jugé hideux.

La commission de l'aménagement et de l'environnement vote positivement les auditions de M. Rémy Pagani, maire et magistrat en charge du dossier, et de l'association Rue de l'avenir. Il est également admis que la commission reçoive un extrait du plan cadastral de la zone étudiée.

Séance du 15 décembre 2009

Audition de M. Rémy Pagani, maire et magistrat en charge du dossier, accompagné de M^{me} Marie-Hélène Giraud, cheffe du Service municipal de l'aménagement urbain et de la mobilité

M^{me} Giraud explique que c'est en 2005 qu'il a été décidé de classer cette place en zone de rencontre, car 100 000 piétons s'y croisent quotidiennement en plus des autres usagers de la voirie. Le bilan est plutôt favorable, car les accidents ont fortement diminué, bien que certains véhicules ne respectent pas tout à fait les limitations. Elle indique qu'un groupe de travail a été formé pour améliorer cette place. Mais qu'il a interrompu ses travaux du fait des projets CFF d'agrandissement de la gare. Elle remarque qu'il reste encore de nombreux problèmes à régler, notamment la question des livraisons aux commerces.

Suite à plusieurs questions des commissaires, M^{me} Giraud explique que le projet d'aménagement du parvis de l'église Notre-Dame a été reporté du fait des travaux du TCOB (tramway Cornavin-Onex-Bernex) en cours; que la Ville a en projet l'installation d'une vélostation; que les marquages au sol ont été «inventés» pour répondre à de nombreuses demandes et que l'idéal aurait été de faire une zone piétonne sur la place, mais que l'espace est trop exigü pour cela.

De plus, M^{me} Giraud confirme à une commissaire que la Ville peut encore intervenir auprès des CFF au sujet du parvis de la gare.

M. Pagani conclut en rappelant que la Ville est en bout de chaîne décisionnelle et que l'on approche d'une catastrophe car le trafic piétonnier est prévu d'augmenter de 30% sur la place, dès l'an prochain. Il approuve par ailleurs la remarque d'une commissaire qui affirmait, en le déplorant, que les volontés des différents acteurs du réaménagement sont finalement financés uniquement par la Ville de Genève.

Séance du 26 janvier 2010

Audition de l'association Rue de l'avenir représentée par M. Alain Rouiller, vice-président, et du Comité des piétons – Union suisse des piétons représenté par M. Marco Ziegler

Concernant la première invite de la motion, M. Rouiller estime que la construction d'une trémie de sortie du parking sur le boulevard James-Fazy (devant le Rialto, NDLR) est trop chère et difficile à réaliser du fait des lignes du futur TCOB. Il préconise que la sortie sud du parking soit mise en double sens, soit en direction de la rue de Lausanne ainsi que, par un aménagement du régime du feu rouge, vers la place des Vingt-Deux-Cantons.

Concernant la deuxième invite, il engage la commission à étudier la question plus en détail. Relativement à la zone de dépose rapide, il rappelle que la dépose est aujourd'hui gratuite dans le garage souterrain qui ne facture rien pendant dix ou quinze minutes. Promouvoir ce fait permettrait d'éviter l'utilisation sauvage des places de taxis et de bus en surface.

Pour la troisième invite, vu le nombre important de piétons sur les lieux, la mise en zone de rencontre lui semble être la meilleure solution. L'apparent chaos augmente de facto la sécurité des piétons par une vigilance accrue des usagers motorisés. Il suggère enfin de remplacer les actuelles zones hachurées bleues marquées au sol par un revêtement uniforme de couleur claire – beige comme à Bienne – afin de faire comprendre aux usagers motorisés qu'ils ne sont pas sur une «rue ordinaire».

M. Marco Ziegler rappelle qu'un groupe de travail réunissant tous les partenaires impliqués dans la place avait été mis sur pied mais que les intérêts multiples ont amené à l'actuel compromis. Il enchaîne ensuite sur son souhait de voir construite rapidement une «vélostation» sur le site. Il conclut en évoquant les difficultés rencontrées par la Ville de Genève pour faire avancer les propositions relatives aux questions d'urbanisme et d'aménagement de surface. Notamment le projet de trémie pour piétons qui devait sortir sur l'esplanade de l'église Notre-Dame ainsi que pour la cage d'ascenseur de sortie du parking.

Les auditionnés concluent leur intervention par le souhait de voir améliorer la signalisation des différents arrêts des TPG.

A plusieurs questions de commissaires, les auditionnés répondent que le concept de «zone de rencontre» date de 2002. Il fait cohabiter à égalité tous les usagers de la rue et de la route sur un même espace avec une priorité aux piétons. Les deux exemples de zone de rencontre les plus souvent cités sont la place de Cornavin à Genève et la place centrale de Bienne. Ils réaffirment le succès de ce concept à Genève en regard du très faible nombre d'accidents constatés et de la très grande prudence dont font preuve les différents usagers.

Note du rapporteur: la question de la rétribution des actionnaires privés et publics du Parking de la place de Cornavin SA a été évoquée au cours du débat. Vu le peu de rapport direct avec la motion, le soussigné a choisi de ne pas en alourdir ce rapport.

L'éventuel déplacement de la station de taxis derrière la gare ou au premier sous-sol du parking a été également évoqué au cours de l'échange avec les auditionnés.

Séance du 2 février 2010

Audition de M. Yves Delacrétaz, membre de la Direction générale de la mobilité (DGM)

L'aménagement de la place de Cornavin a été mis en place en 2006 après un bilan favorable d'une année d'essai. La cohabitation des piétons prioritaires avec d'autres véhicules et la vitesse limitée à 20 km/h incitent ces derniers à une grande prudence. La question de la signalisation insuffisante a été complétée. Reste que le marquage au sol pouvait créer le doute pour les piétons. La loi sur la circulation routière (LCR) indique que les trams sont prioritaires sur tous les autres usagers, en conséquence la zone de rencontre de Cornavin a été réduite, excluant la zone de passage des trams. Les marquages devraient disparaître à l'avenir (*note du rapporteur: ils sont toujours là...*).

En ce qui concerne la trémie de sortie du parking initialement prévue à l'angle James-Fazy et Servette, elle a été abandonnée du fait de l'utilisation accrue de ce carrefour par toutes sortes de véhicules et du fait de l'itinéraire du TCOB qui nécessite une phase de feu vert d'au moins trente secondes sur une phase totale (vert, orange, rouge) de nonante secondes. En revanche, un accord a été conclu avec la Ville de Genève que le Canton autoriserait à déplacer la sortie du parking côté lac. La mise à double sens de la sortie du parking côté sud (voir *supra*, audition de M. Alain Rouiller) mériterait d'être examinée car cela serait la solution la moins coûteuse.

En ce qui concerne la zone livraison, il n'est pas possible de la transférer au sous-sol car les camions ne peuvent pas entrer ou sortir par les rampes d'accès au parking. La DGM et les CFF sont d'avis divergents sur ce point, la négociation est en cours. Par ailleurs, la DGM n'intervient pas sur le choix des commerces qui seront dans la gare mais seulement sur les questions de circulation, de places de livraisons et d'accès des visiteurs.

En ce qui concerne la cohabitation difficile des taxis et des piétons, la zone de prise en charge des taxis est celle où la densité de piétons est la moins forte. Enfin, concernant les vélos, la zone de stationnement vélo sera étendue sur le parvis et le projet de vélostation côté Grottes est en voie de réalisation.

Séance du 2 mars 2010

Audition de MM. Olivier-Georges Burri et Philippe Krebs, respectivement adjoint du directeur général de l'administration centrale et adjoint de direction

L'audition est consacrée à l'information des commissaires sur la nature et sur les éventuelles conséquences pour l'aménagement de la place Cornavin du litige opposant la Ville de Genève avec la société Parking de la place de Cornavin SA dont elle est actionnaire minoritaire.

Les auditionnés précisent que le litige est relatif à une dizaine de millions de redevances impayées et à la méthode de calcul de celles-ci. Ils ajoutent que ce montant reste à déterminer parce qu'il n'y a pas d'accord sur son mode de calcul. Ils expliquent qu'en 2009, la Ville a proposé une médiation. La médiation a duré huit mois et n'a finalement pas abouti à une solution.

De plus, la convention du parking instaure une juridiction arbitrale en cas de litige. La voie de l'arbitrage n'est pas contestable selon la Ville. L'affaire est compliquée du fait de la présence d'un représentant de la Ville au sein du conseil d'administration. Néanmoins, le représentant n'a pas mandat de renoncer à une créance, ce qui interdit à la partie adverse de faire valoir l'acceptation des comptes par le représentant comme une renonciation à la créance. Ils ajoutent que le représentant de la Ville s'est fié aux informations mises à sa disposition. Ils rappellent que la convention prévoit la possibilité pour le Service du contrôle financier de la Ville de contrôler la méthode de calcul. Avec l'apparition des premiers doutes, la Ville a donc effectué un contrôle et découvert des dysfonctionnements.

Enfin, concernant la trémie, les auditionnés expliquent que, selon l'article 14d de la convention, la société prend en sa charge les accès aux parcsages et à la galerie marchande pour piétons et véhicules ainsi que les ascenseurs et les escaliers mécaniques. La trémie constituant un accès, il incombe donc, selon les auditionnés, à la société de prendre en sa charge les coûts.

Après une discussion entre les commissaires sur la nature différente des invites de la motion, un amendement à la première invite est proposé comme suit: «le Conseil municipal demande au Conseil administratif d'étudier la possibilité de combiner la sortie sud en direction de la rue de Lausanne et de la place des Vingt-Deux-Cantons.»

Votes

L'amendement est accepté par 5 oui (3 S, 2 AGT) contre 4 non (1 DC, 1 R, 2 L) et 5 abstentions (2 UDC, 3 Ve).

La proposition de supprimer la première invite est refusée par 5 non (3 S, 2 AGT) contre 4 oui (1 DC, 1 R, 2 L) et 5 abstentions (3 Ve, 2 UDC). La première invite amendée est maintenue.

La proposition de supprimer la troisième invite est refusée par 6 non (2 L, 2 UDC, 1 DC, 1 R) contre 6 oui (3 S, 3 Ve) et 2 abstentions (AGT). La troisième invite est maintenue.

La proposition de supprimer les cinquième et sixième invites est acceptée par 13 oui (2 S, 2 AGT, 3 Ve, 2 UDC, 2 L, 1 DC, 1 R) et 1 abstention (S). Les cinquième et sixième invites sont supprimées.

La proposition de renvoi au Conseil administratif de la motion amendée est soumise au vote. La motion amendée est acceptée par 12 oui (3 S, 2 AGT, 1 Ve, 2 UDC, 2 L, 1 DC, 1 R) et 2 abstentions (Ve).

PROJET DE MOTION AMENDÉE

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- d'étudier la possibilité de combiner la sortie sud en direction de la rue de Lausanne et de la place des Vingt-Deux-Cantons;
- d'étudier des emplacements de livraison en sous-sol du parking et, pour les véhicules lourds, à proximité de la gare, hors du parvis, en prenant soin d'associer ces emplacements aux activités qu'ils desservent;
- de planifier, avec l'ensemble des usagers, TPG et taxis notamment, un meilleur flux de circulation qui tienne compte en premier lieu de la sécurité des piétons et, concernant les taxis, qui leur permette de déposer et prendre en charge les clients dans des conditions de sécurité et de visibilité satisfaisantes pour les deux parties;
- de créer des places pour deux-roues non motorisés en nombre suffisant.

Annexes: extrait cadastral à l'échelle 1:2500

