

**Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner le projet d'arrêté du 20 mai 2008 de M. Christian Zaugg, M<sup>me</sup> Vera Figurek, M. Simon Brandt, M<sup>me</sup> Anne-Marie Gisler, MM. Pascal Rubeli, Alexis Barbey, M<sup>mes</sup> Danièle Magnin, Alexandra Rys et M. Jean-Charles Lathion, renvoyé en commission le 20 mai 2008, intitulé: «Réalisation d'un tunnel de liaison entre la station CEVA Champel-Hôpital et l'Hôpital».**

**Rapport de M. Alpha Dramé.**

### **Préambule**

L'objet susmentionné a été renvoyé à la commission de l'aménagement et de l'environnement par le Conseil municipal lors de la séance plénière du 20 mai 2008 et a été débattu lors des séances des 27 mai et 2 septembre 2008. Les notes de séances ont été prises par M. Christophe Vuilleumier, que le rapporteur remercie pour la qualité de son travail.

### **Rappel du projet d'arrêté**

Considérant:

- que le projet de réalisation du CEVA (liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse) a obtenu récemment l'aval définitif du Conseil fédéral;
- que l'Office fédéral des transports stipule que la liaison avec l'Hôpital n'est pas incluse dans le projet CEVA;
- qu'il est essentiel pour les futurs usagers que la station de Champel-Hôpital soit reliée aux Hôpitaux universitaires de Genève (HUG) par un tunnel de liaison passant sous la rue Michel-Servet pour déboucher à la rue Lombard tel que le Conseil d'Etat l'a prévu;
- que l'ouverture virtuelle du tunnel dans la gare est de fait prévue dans le projet;
- que la réalisation de ce tunnel pourrait avoir un impact sur la taille excessive de la gare qui met, aujourd'hui, l'accent sur des escaliers massifs débouchant sur le plateau de Champel;
- que la Ville de Genève – si ce tunnel n'était pas réalisé – devrait complètement réaménager pour les piétons la rue Michel-Servet dans le but de permettre aux usagers de monter ou de descendre une rue étroite et très raide;

- que la solution d'appoint consistant à offrir des navettes motorisées des Transports publics genevois depuis le plateau jusqu'au quartier de l'Hôpital est, au regard des normes OPAir, aberrante;
- que l'Etat et la Confédération laissent entendre qu'ils ne veulent pas réaliser cette liaison souterraine, alors qu'elle faisait partie des études entreprises dès la fin des années 1980 pour l'accès et le potentiel des futurs usagers et qu'en plus elle ajoutait une sortie de secours indispensable à la sécurité des passagers;
- qu'il est essentiel que les travaux de la gare et du tunnel soient entrepris de façon concomitante;
- que de nombreux habitants de Champel ainsi que diverses associations (Communauté d'intérêts pour les transports publics (Citrap), AHOSS, Fédération des associations de quartiers et d'habitants, etc.) ont demandé la réalisation d'un tunnel de liaison;
- qu'une commission du Grand Conseil a entrepris une étude à ce sujet;
- que la Ville de Genève manifesterait ainsi sa volonté de participer au financement du projet du CEVA,

#### LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 24 de la loi sur l'administration des communes qui accorde son droit d'initiative au Conseil municipal en exerçant notamment ce droit sous forme de délibération;

vu l'article 30, alinéa 2, de la loi sur l'administration des communes qui dispose que le Conseil municipal peut adopter, sous forme de délibération, des règlements ou des arrêtés de portée générale régissant les domaines relevant de la compétence des communes, notamment en matière de construction,

#### *arrête:*

*Article premier.* – Le Conseil administratif transmet à l'Office fédéral des transports et au Conseil d'Etat la volonté du Conseil municipal de la Ville de Genève qui estime que le projet de liaison souterraine, étudié en son temps par l'Etat, reliant la station du CEVA (liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse) de Champel au quartier de l'Hôpital, est essentiel pour l'attractivité de cette ligne ferroviaire et qu'il doit être réalisé.

*Art. 2.* – Le Conseil administratif prend, en étroite collaboration avec la Confédération, les CFF, le Conseil d'Etat et le Grand Conseil, qui a entrepris une étude portant sur la liaison entre la station de Champel et l'Hôpital, toutes les dispositions utiles afin que la construction de la gare et du tunnel soit entreprise de façon concomitante.

*Art. 3.* – Afin d’agir rapidement et connaître préalablement le coût de réalisation de la liaison souterraine entre la station du CEVA de Champel et le quartier de l’Hôpital, il est ouvert au Conseil administratif, dans l’esprit de s’associer au financement de l’ouvrage, un crédit de 300 000 francs pour participer aux frais d’étude du tunnel en vue:

- de définir le tracé de la liaison souterraine et son gabarit depuis la station du CEVA de Champel jusqu’à la rue Lombard complété, le cas échéant, par une couverture légère sur le domaine public de la Ville de Genève menant jusqu’à l’Hôpital par un cheminement extérieur;
- de procéder à des sondages géotechniques;
- d’établir le coût de l’ouvrage et la durée des travaux.

*Art. 4.* – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l’article 3 au moyen d’emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 300 000 francs.

*Art. 5.* – La dépense nette prévue à l’article 3 sera inscrite à l’actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif.

*Art. 6.* – Si l’étude est suivie d’une réalisation, la dépense ajoutée à cette réalisation sera amortie sur la durée d’amortissement de la réalisation. Sinon, l’étude sera amortie en 5 annuités.

## **Séance du 27 mai 2008**

*Audition de M<sup>me</sup> Isabelle Charollais, codirectrice du département de l’aménagement et des constructions*

M<sup>me</sup> Charollais déclare qu’elle exposera à la commission un état des lieux. Elle rappelle qu’une convention a été mise en place avec la direction du CEVA afin de retirer l’opposition de la Ville de Genève. Elle ajoute que cette convention a été visée par tous les services de la Ville. Elle précise que cette dernière maintient son opposition uniquement sur l’aspect de la sécurité, les autres problèmes ayant fait l’objet d’accords. Elle signale que l’organisation des chantiers, la végétation et la mise à disposition de terrains ont été réglés. Elle ajoute que la convention a donc été signée par toutes les parties et qu’elle entrera en force avec l’approbation des plans. Elle précise qu’il sera dès lors possible d’œuvrer sur les points évoqués dans ladite convention. Elle remarque encore que le cahier des charges des études complémentaires est en train d’être élaboré avec la direction du CEVA afin de pouvoir prendre en compte toutes les demandes. Elle rappelle encore que toutes les oppositions ont été rejetées en bloc, à l’exception de l’opposition formulée par la Ville. Elle termine en mentionnant que le Conseil administratif doit maintenant décider si les éléments sur la sécurité sont suffisants et répondent à la demande du Service d’incendie et de secours.

Un commissaire remarque que toutes les oppositions ont donc été levées, à l'exception du point concernant la sécurité, car les réponses fournies se sont révélées bonnes.

M<sup>me</sup> Charollais répond que l'Office fédéral des transports (OFT) a pris en compte l'opposition concernant la sécurité.

Le commissaire demande quelles sont les remarques de l'OFT.

M<sup>me</sup> Charollais répond que les requêtes de l'OFT sont vagues et font parfois référence au métro de Zurich.

Le commissaire se demande ce qu'il convient de faire.

M<sup>me</sup> Charollais répond que la seule option est de recourir contre l'OFFP.

Un commissaire demande alors quel est l'organe de recours.

M<sup>me</sup> Charollais répond qu'il s'agit du Tribunal administratif fédéral.

### Gare des Eaux-Vives

M<sup>me</sup> Charollais évoque ensuite la gare des Eaux-Vives et sa variante A de 2006, qui avait été soumise à la Commission des monuments, de la nature et des sites. Elle mentionne que les objections faites alors avaient été comprises par la Ville et qu'une autre version a ensuite été définie et validée. Elle explique que les émergences, dans cette nouvelle mouture, ont été modifiées, ce qui permet de réduire les impacts. Elle ajoute que l'esplanade où se trouvent ces émergences surplombe l'accès aux commerces, ce qui évite la construction d'un tunnel. Elle déclare que l'implantation est donc meilleure et admet une articulation plus logique au sein du quartier. Elle remarque, en outre, que les pans de verre transversaux ont été supprimés pour des raisons d'aménagement. Elle précise que le premier accès a été reculé et le parvis abaissé afin de se retrouver au niveau de la route de Frontenex. Elle signale que la direction du CEVA s'est engagée à mener une étude dans ce sens.

Elle évoque encore l'accès central et déclare que l'escalier en T est supprimé et qu'il est possible de sortir du côté du lac depuis la galerie marchande. Elle ajoute qu'une organisation est déjà proposée pour l'aménagement extérieur, malgré l'élément très contraignant que représente la boucle du tram. Elle espère, en l'occurrence, que du matériel roulant pourra être adapté pour ce site avec un tram bidirectionnel. Elle évoque ensuite le développement du réseau cyclable qui doit terminer de relier les pistes discontinues actuelles. Elle rappelle, en outre, que des logements sont prévus pour lesquels il est encore nécessaire de définir la forme. Elle mentionne qu'il est probable que la Ville soit responsable des périmètres A, B et C et que l'Etat et les CFF se répartissent le reste. Elle mentionne qu'il

est prévu, dans ce cadre, une vélostation de 500 places, outre les places de parc pour les vélos prévues en surface. Elle précise que l'étude complémentaire pour une seconde vélostation n'a pas encore été validée. Elle déclare toutefois que le volume de place est passé, entre la première mouture et la seconde, de 100 places à 600 places.

### Gare de Champel-Hôpital

M<sup>me</sup> Charollais en vient ensuite au projet de gare de Champel en déclarant que la démarche est moins poussée que la précédente. Elle explique que la convention définit que la Ville pourra faire ce qu'elle souhaite du square et qu'il est déjà envisagé de supprimer l'un des talus et d'étudier la suppression du talus se trouvant sur le petit triangle. Elle précise que la Ville doit encore mener le projet. Elle déclare ne pas pouvoir en dire plus à ce stade, si ce n'est qu'un concours est en train d'être organisé pour fixer les principes d'aménagement de ce square jusqu'aux façades des immeubles, dans le dessein évident de rendre cet espace à la population. Elle ajoute que l'idée est de lancer ce concours à la fin de l'année afin d'avoir un projet en 2009 coordonné avec celui du CEVA. Elle précise que 100 places pour des vélos sont prévues à la place des 25 places qui étaient envisagées originellement.

Un commissaire demande ce qu'il en est de ces talus.

M<sup>me</sup> Charollais répond que ces talus devaient border les tranchées menant aux sorties de secours qui sont plus profondes par rapport au niveau du terrain.

Un commissaire remarque que M. Amstutz signale que les CFF mettront à disposition des places pour les scooters aux environs de la gare de Cornavin. Il ajoute qu'il semblerait que rien ne soit prévu à cet égard pour la gare des Eaux-Vives.

M<sup>me</sup> Charollais répond que le niveau intermédiaire fait l'objet d'une discussion pour attribuer une zone aux deux-roues motorisés. Elle ajoute que cela dépendra des voitures. Elle ajoute, concernant Champel, que ce sujet n'a pas encore été abordé.

Un commissaire se demande si une vélostation après le tunnel envisagé dans le prolongement de la gare de Champel ne serait pas une solution.

M<sup>me</sup> Charollais répond que la convention prévoit une réserve pour la création éventuelle d'un futur tunnel. Elle ajoute que cette réserve est anecdotique par rapport au tunnel en tant que tel qui sera une affaire bien plus complexe. Elle précise que les services de la Ville n'ont pas étudié un quelconque projet de tunnel et qu'ils se sont contentés de se pencher sur des variantes en surface, toutes peu réalistes. Elle remarque que des discussions sont en cours avec la Direction générale

de la mobilité pour tenter de dégager une solution, mais elle mentionne que, pour le moment, il est surtout question d'un réaménagement de la rue Michel-Servet.

La présidente signale avoir vu un document avec des projets de différentes liaisons souterraines.

M<sup>me</sup> Charollais répond que ce sont des variantes d'implantation possibles étudiées avec la Direction générale de la mobilité. Elle ajoute que cette étude n'a jamais été très poussée.

La présidente mentionne qu'une présentation plus détaillée a été faite devant l'Association transports et environnement.

M<sup>me</sup> Charollais l'ignore et mentionne ne connaître que les définitions du tracé.

Un commissaire mentionne se souvenir également d'une présentation plus étoffée qui montrait que 10 000 personnes utiliseraient cet accès chaque jour. Il ajoute que la rue Michel-Servet ne semblait pas une solution adéquate pour les personnes âgées en raison de sa pente, raison pour laquelle des bus étaient envisagés. Il se demande, ensuite, si la Ville pourrait mener une étude concernant ce tunnel.

M<sup>me</sup> Charollais répond que la Ville peut mener une étude avec l'aide de mandataires. Elle pense, cela étant, que le commissaire a fait allusion à des études de circulation réalisées par Transitec. Elle précise que son service ne suffira pas pour les questions géotechniques. Elle rappelle, en outre, qu'un crédit de 2,3 millions de francs a été voté pour mener les études concernant le CEVA, mais elle mentionne que le tunnel n'appartenait pas au champ d'étude envisagé. Elle ajoute que les études concernant la gare des Eaux-Vives vont bientôt débiter et que l'argent est donc déjà affecté. Elle remarque qu'il restera peut-être quelque chose qui pourrait être utilisé pour une étude sur le tunnel.

Un commissaire demande ensuite quelle est la profondeur de la gare CEVA et la hauteur de la rue Lombard.

M<sup>me</sup> Charollais répond que les niveaux sont plus ou moins similaires, mais qu'un élément souterrain obligerait de descendre plus profondément.

Un commissaire prend la parole et remarque qu'un tracé direct, sans changement, semble nécessaire pour faire transiter 10 000 personnes. Il se demande alors s'il serait possible d'introduire le principe du tunnel dans le concours.

M<sup>me</sup> Charollais acquiesce en mentionnant que c'est techniquement envisageable, mais qu'il s'agit toutefois d'un élément hétérogène par rapport au reste du projet. Elle pense qu'il vaudrait mieux confier un mandat d'étude spécifique que mélanger les deux aspects.

Une commissaire mentionne qu'il semblerait que l'Etat ait déjà un projet abouti de tunnel avec des simulations. Elle se demande si M<sup>me</sup> Charollais en a eu des échos et s'il serait possible de voir le projet.

M<sup>me</sup> Charollais répond avoir entendu les mêmes rumeurs mais ne pas avoir été informée de quoi il retournait.

La commissaire mentionne que c'est un conseiller d'Etat qui a donné cette information devant des opposants au projet du CEVA.

M<sup>me</sup> Charollais se déclare prête à solliciter les services de M. Mark Muller.

Une commissaire remarque qu'il y a bien un crédit d'étude voté par le Grand Conseil pour ce projet.

La présidente acquiesce, mais elle rappelle que le montant était suffisamment modeste pour douter sérieusement de l'efficacité de cette étude. Elle précise qu'il semblerait que même les députés ne soient pas bien informés.

## **Séance du 2 septembre 2008**

*Audition de M. René Leutwyler, directeur des ouvrages d'art à l'Office du génie civil du Département des constructions et des technologies de l'information*

M. Leutwyler prend la parole et déclare avoir lu avec satisfaction le projet d'arrêté PA-83, qui correspond aux projets du Conseil d'Etat. Il espère, en l'occurrence, que cette réalisation pourra se faire.

Un commissaire demande alors si le projet du CEVA ne devrait pas englober ce projet spécifique.

M. Leutwyler répond que le CEVA voit plusieurs projets secondaires qui ne sont pas intégrés au projet principal, et qui n'appartiennent pas aux requêtes d'autorisation qui ont été déposées pour le CEVA. Il précise qu'il n'y a donc pas de doublon.

Un commissaire demande ensuite si l'aménagement intérieur a déjà été imaginé.

M. Leutwyler répond que plusieurs commentaires ont été faits à propos du CEVA et plus particulièrement concernant l'accès à l'Hôpital. Il précise qu'un petit crédit d'étude a en l'occurrence été voté par le Grand Conseil afin d'étudier un tunnel pourvu d'un tapis roulant. Il espère que le crédit d'ouvrage pourra être proposé d'ici à l'été 2009. Il remarque, ensuite, qu'il n'y a pas encore beaucoup de choses de réalisées en raison des délais inhérents aux procédures de l'Accord intercantonal sur les marchés publics.

Un commissaire demande si l'ouvrage est déjà situé et si un plan de circulation a été dessiné.

M. Leutwyler distribue alors un document en remarquant que l'ouvrage est évidemment situé géographiquement, et ce de manière logique et directe, mais que le Grand Conseil a demandé une autre localisation par la rue Michel-Servet. Il précise que l'analyse doit encore être réalisée.

Un commissaire demande ensuite si la Ville de Genève participera aux frais d'étude.

M. Leutwyler répond que la partie tunnel devrait être couverte par le crédit de 300 000 francs voté par le Grand Conseil. Il mentionne, cependant, que les aménagements secondaires sur le territoire de la Ville ne font pas partie de ce crédit d'étude.

Un commissaire demande s'il y aura également un passage piéton à côté du trottoir roulant.

M. Leutwyler acquiesce en distribuant une projection descriptive, montrant un trottoir roulant montant, un trottoir roulant descendant et un passage piéton entre deux. Il mentionne que la préétude a démontré que ce projet était envisageable.

Un commissaire se déclare étonné par la pente.

M. Leutwyler répond que la gare aura trois niveaux et que cette galerie partira de la mezzanine.

Le commissaire demande ensuite si ce tunnel sera achevé en même temps que la gare.

M. Leutwyler acquiesce. Il précise qu'une année de travaux sera nécessaire. Il ajoute que ce tunnel devrait être terminé au cours de l'année 2011.

Un commissaire prend la parole et demande si la géologie du sol est déjà connue.

M. Leutwyler acquiesce en mentionnant qu'il ne devrait pas y avoir trop d'eau. Il ajoute que c'est une géologie simple.

Le commissaire se demande s'il serait possible de trouver des ruines dans ce périmètre.

M. Leutwyler l'ignore, mais il ne croit pas qu'il y aura beaucoup de problèmes.

Un commissaire demande ensuite quelle est la largeur de ce tunnel.

M. Leutwyler répond que son diamètre intérieur devrait mesurer entre 6,60 et 7 m.

Le commissaire remarque qu'une variante avec un funiculaire est également proposée. Il ajoute que le coût de ce funiculaire serait moindre que celui d'un trottoir roulant, bien que son débit soit plus faible.

M. Leutwyler répond que le funiculaire a été rejeté par la commission du Grand Conseil en raison des saccades de débit et des risques de pannes éventuelles. Il précise, en outre, que l'entretien d'un funiculaire est plus onéreux que celui d'un trottoir roulant.

Un commissaire pensait que le funiculaire automatisé était moins cher.

M. Leutwyler répond avoir été surpris par les prix figurant dans la préétude.

Un commissaire demande ensuite si des issues de secours sont prévues.

M. Leutwyler répond que ce point doit encore être clarifié, puisqu'il n'y a pas de directive sur ce genre d'ouvrage. Il ajoute que des systèmes seront peut-être installés pour évacuer des fumées, mais il répète que cet aspect doit encore être étudié.

La présidente demande ensuite s'il est possible d'avoir une estimation de l'importance des montants.

M. Leutwyler répond que l'estimation devrait varier entre 15 et 18 millions. Il ajoute que cela dépendra, en grande partie, du standing qu'il faudra donner à ce passage. Il signale ensuite que la hauteur de ce tunnel sera de 4,5 m.

### *Discussion et vote*

Un commissaire socialiste prend la parole et déclare qu'il n'y a pas de vestiges archéologiques sur le plateau de Champel.

Un commissaire déclare que les Verts demandent de supprimer les articles 3, 4, 5 et 6 du projet d'arrêté, puisque les 300 000 francs dont il est question semblent inutiles, étant donné que le Canton assume ce projet. Elle rappelle ensuite que les frais d'aménagement secondaire feront l'objet de demandes de crédits particulières.

Un commissaire libéral répond que l'idée des auteurs du projet d'arrêté était de montrer que la Ville a un intérêt à ce que ce tunnel se fasse, un intérêt que la Ville démontre en participant financièrement. Il ajoute que cet engagement est important, particulièrement pour les habitants avoisinants et pour les utilisateurs. Il termine en déclarant que supprimer l'aspect financier supprimera également la possibilité pour la Ville de réagir.

Un commissaire de l'Union démocratique du centre déclare partager complètement cette opinion.

La présidente passe au vote de la suppression des articles 3, 4, 5 et 6.

Mise aux voix, la suppression des articles est refusée par 6 non (2 L, 2 UDC, 1 AGT, 1 R) contre 6 oui (3 Ve, 3 S) et 2 abstentions (DC).

La présidente passe ensuite au vote du projet d'arrêté PA-83.

Mis aux voix, le projet d'arrêté est accepté par 6 oui (2 L, 2 UDC, 1 R, 1 AGT) contre 2 non (Ve) et 6 abstentions (1 Ve, 2 DC, 3 S).