

27 mars 2009

**Rapport de la commission des pétitions chargée d'examiner la
pétition intitulée: «Réaménager le pourtour élargi de la gare Cor-
navin».**

Rapport de M. Alexandre Wisard.

Cette pétition a été renvoyée par le Conseil municipal à la commission des pétitions le 11 juin 2008. Sous la bienveillante présidence de M. Jean-Charles Lathion, la pétition a été examinée le 1^{er} septembre, ainsi que les 13 et 27 octobre 2008.

Le rapporteur tient ici à remercier M^{mes} Lucie Marchon et Tamara Saggini pour leur prise de notes de séances qui lui ont permis de rédiger le présent rapport.

Texte de la pétition

(Voir annexe.)

Séance du 1^{er} septembre 2008

Audition des pétitionnaires

La commission commence ses travaux en auditionnant l'association Action patrimoine vivant (APV) à l'origine de la pétition, représentée par M^{me} Erica Deuber Ziegler, MM. Armand Brulhart et Christian Grobet.

M^{me} Deuber Ziegler introduit le sujet de la pétition en s'appuyant sur l'actualité, car les CFF, propriétaires de la gare, ont fait récemment une demande de transformation du bâtiment, dernière étape d'une série de travaux et de transformations débutés il y a bientôt quarante ans.

Cette dernière étape de transformation pose des problèmes de lisibilité, le confort des usagers s'en trouve désagréé, amenant de la confusion, indique M^{me} Deuber Ziegler, pour qui il importe de mettre en accord les aménagements extérieurs et intérieurs si l'on veut disposer d'un équipement cohérent.

Les acteurs concernés sont nombreux, on évoque les CFF en premier lieu, mais aussi la Ville de Genève représentée par le département de M. Pagani, la Fondation des parkings qui exploite le parking de la gare, les TPG, ou enfin l'Etat de Genève.

M^{me} Deuber Ziegler indique cependant que les porteurs du projet, soit les CFF, ont été d'accord de créer un groupe de travail chargé de mettre en place une coordination, l'idée consistant à profiter de ce vaste chantier à venir pour mettre de l'ordre sur la partie extérieure de la gare.

Elle rappelle que la gare de Cornavin constitue historiquement un lieu central situé dans la ceinture fauviste et que la place Cornavin demeure l'une des trois portes anciennes qui organisaient le trafic vers l'extérieur. Aujourd'hui, la rue du Mont-Blanc butte sur cette entrée de gare qui ressemble plus à un mur qu'à un axe de circulation. M^{me} Deuber Ziegler évoque également l'arrière de la gare du côté des Grottes, qui mériterait également un réaménagement, quitte à sacrifier un îlot.

M. Brulhart, second représentant des pétitionnaires, estime que la place a été trop manipulée pour être encore l'objet d'attention, alors que c'était la porte d'entrée pour le voyageur débarquant à Genève. Pour lui, l'axe de la rue du Mont-Blanc doit être restauré.

Pour Action patrimoine vivant, le point de départ de la restauration des lieux est la demande de classement que l'association a adressée au Canton, demande partielle qui concerne les éléments inventoriés, car beaucoup a déjà été endommagé en quarante ans de travaux, on pense ici à la façade, à l'aile ouest ou encore à la destruction du buffet de la gare.

Pour M. Bruhlart, l'élément central de la réflexion doit porter sur l'axe de la rue du Mont-Blanc, qui doit être amélioré. Parallèlement, la place située devant la gare est encombrée par le parking des deux-roues, qu'ils soient motorisés ou non. Le lieu nécessite une clarification, car il superpose sans cohérence la circulation des cycles, des piétons et des véhicules automobiles et, enfin, des transports publics,

Troisième et dernier représentant des pétitionnaires, M. Grobet affirme que, pour lui, il n'y a pas de place Cornavin, tout au plus un trottoir exigu, alors que les CFF et la liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA) vont générer à l'avenir un énorme flux de piétons.

Reprenant les diverses mesures préconisées dans le texte de la pétition, M. Grobet indique ses priorités, soit: prolonger la zone piétonne du Mont-Blanc jusqu'à l'axe place Dorcière-rue de Chantepoulet, déplacer les vélos et les motos qui squattent le devant de la gare et, enfin, reprendre la sortie du parking sous la gare qui débouche devant feu le restaurant du buffet de la gare et qui amène une grande confusion au système de circulation actuellement en vigueur.

Il ajoute, pour conclure, que les responsables des CFF sont favorables à des aménagements extérieurs de qualité, mais qu'ils ne s'en sentent pas responsables et encore moins financeurs.

Aux diverses questions de la commission, on retiendra que Action patrimoine vivant n'a pas de proposition à faire pour le réaménagement de l'arrière de la gare, côté Grottes, dans la mesure où l'association a connaissance que les CFF veulent créer deux ou trois voies supplémentaires pour les trains.

La demande de classement déposée en 1998 a été réactualisée. Elle porte sur les façades avec les deux retours qui devraient être rétablis dans leur décor d'origine, le hall central et la verrière, les portes, le quai N° 1 et la marquise. Un accord écrit a été passé avec les CFF pour préciser ce qui va être conservé et classé après travaux.

Le projet des CFF prévoit des modifications radicales, car il reprend intégralement les circulations intérieures. Ainsi, la rampe qui dessert l'accès aux quais va être nivelée et le hall secondaire repris pour accéder aux quais. De plus, les guichets actuels seront regroupés côté place dans un espace rectangulaire plus large, alors que le passage existant aujourd'hui côté façade sera supprimé. La Commission des monuments, de la nature et des sites a donné son accord et la demande en autorisation de construire est en cours de traitement.

Côté circulation devant la gare, Action patrimoine vivant estime que les espaces entre les voies du tram et la gare sont surdimensionnés. Il serait possible de limiter les TPG à une ou deux voies, bus et tram compris, nettement plus pratique pour les usagers. Les trottoirs difficilement praticables pourraient être élargis.

Action patrimoine vivant regrette la disparition du buffet de la gare et souligne que la cohérence du bâtiment a été malmenée par la transformation de l'aile ouest où a été installée la rédaction du journal *Le Temps*. Il subsiste un «croupion» de buffet première classe que les CFF veulent réhabiliter.

Le déplacement de la trémie était envisagé, mais éliminé vu le manque de moyens financiers.

La question du déplacement de la gare est évoquée, car elle serait mal positionnée. Un déplacement paraît irréaliste pour Action patrimoine vivant, même si l'ouvrage représente en effet un barrage dans la ville qui sépare la rive droite en deux. La décision de son emplacement date de 1912 et son histoire est fort complexe, puisqu'un grand concours d'architecture, qui n'a rien donné, a succédé à cinq années de tergiversation. Enfin, le projet réalisé et qui existe encore aujourd'hui possède ses qualités (symbolique du bâtiment, équilibre, dynamisme) et ses défauts.

Les neuf mesures préconisées dans le texte de la pétition sont de nature administrative ou réglementaire, souvent cantonale, elles pourraient donc être adoptées simplement.

Par contre, deux mesures sont avant tout constructives, soit la première relative à la reconstruction de l'entrée souterraine rue du Mont-Blanc et la septième qui propose de déplacer la sortie ouest du parking. Les pétitionnaires estiment ces travaux possibles mais n'en ont pas chiffré le coût. Ils vont évoquer cela lors d'une prochaine réunion du groupe de coordination regroupant la Ville, l'Etat, les CFF et la Fondation des parkings.

Après avoir remercié les auditionnés pour leurs informations, la commission décide de la suite de ses travaux.

Sur proposition des commissaires d'A gauche toute!, l'audition du conseiller administratif M. Rémy Pagani est acceptée à l'unanimité.

Sur proposition socialiste, l'audition de la Fondation des parkings est également acceptée.

Séance du 13 octobre 2008

Audition de la Fondation des parkings

La commission reçoit M. Jean-Yves Goumaz, directeur de la Fondation des parkings.

La Fondation des parkings est l'actionnaire principal de la société anonyme (SA) Parking Place Cornavin à hauteur de 45%, société anonyme qui bénéficie d'un droit de superficie de soixante-cinq ans, jusqu'en 2044. Les autres actionnaires de la société sont les CFF, la Ville de Genève, ainsi que des partenaires privés. Le parking de Cornavin n'est donc pas un parking public, la Fondation des parkings n'ayant simplement qu'un mandat de gestion.

M. Goumaz commente les neuf mesures proposées dans la pétition.

Mesure 1

Supprimer l'entrée souterraine hideuse à l'extrémité nord de la rue du Mont-Blanc. M. Goumaz indique que l'exploitation de la galerie marchande incombe à la Fondation des parkings. Les commerçants ne seront pas forcément très contents par cette mesure qui, de plus, entre en contradiction avec le projet Rail-City dont les travaux vont commencer. Il rappelle qu'un axe reliant directement les quais jusqu'aux commerces du sous-sol va être créé.

Mesures 2, 3 et 4

M. Goumaz ne désire pas s'exprimer.

Mesure 5

Supprimer le parage des deux-roues sur la place Cornavin. M. Goumaz précise que si l'on adopte cette mesure, qui est intéressante, il faudra contrôler, sinon le parking sauvage va se développer.

Mesure 6

Répartir équitablement les trois niveaux du parking souterrain entre deux-roues et voitures. Cette mesure concerne tout particulièrement les compétences de la Fondation des parkings, indique M. Goumaz. Elle implique une modification du droit de superficie car, celui-ci ayant été conclut en 1970, il ne prévoyait pas le développement du stationnement des deux-roues.

Le parking de Cornavin accueille 70 places pour les motos, dont le tarif initial était de 120 francs/mois, mais qui a été revu à la baisse à 60 francs puis 30 francs/mois vu le peu de succès. Aujourd'hui, toutes ces places sont prises, mais M. Goumaz constate que le prix de 30 francs/mois n'est pas rentable et que l'occupation de ces places moto dépend en grande partie des contrôles du parking sauvage qui fleurit en surface (amendes dissuasives à 120 francs).

La Fondation des parkings se propose de remonter progressivement le tarif de ces places de moto et de doubler leur nombre en réutilisant les angles et points morts du parking.

Affecter la partie principale du premier niveau au parage gratuit des deux-roues (vélos, scooters, motos) tel que le suggère cette sixième mesure signifie, pour M. Goumaz, la suppression de 300 places de voiture payantes, ce que la Fondation des parkings ne peut pas admettre. Par contre, elle réfléchit actuellement pour créer un espace deux-roues au premier sous-sol, payant.

Mesure 7

Déplacer la sortie du parking côté ouest. Cette mesure entre en conflit avec la réalisation du projet du tram Cornavin-Onex-Bernex. Une autre variante consisterait à faire sortir les véhicules devant l'église de Notre-Dame, à la place de l'ascenseur existant, ou en parallèle à la sortie direction Lausanne, avec une boucle de demi-tour.

Dans les deux cas, M. Goumaz confirme qu'il s'agit de variantes de construction lourdes et coûteuses et qu'il existe actuellement un consensus pour garder le statu quo.

Mesures 8 et 9

La Fondation des parkings n'est pas concernée.

Aux questions nourries de la commission, M. Goumaz répond que:

- le droit de superficie réparti entre la Ville de Genève et la Fondation des parkings comprend le parking et la galerie marchande;
- le déplacement des places pour les vélos de la surface vers le premier sous-sol du parking impliquerait un manque à gagner de 1,5 million de francs, alors que le chiffre d'affaires annuel du parking pour ses trois niveaux tourne autour de 5 millions;
- à ce montant, il convient de rajouter les 3,5 millions de francs générés par la location des surfaces commerciales de la galerie marchande;
- c'est donc à un total d'environ 8,5 millions de francs que se monte le chiffre d'affaires annuel de la SA Parking Place Cornavin;
- les collectivités publiques possèdent 70% des parts de la SA Parking Place Cornavin, dont le taux de remplissage est très satisfaisant. Le droit de superficie prévoit qu'il y a peu d'abonnements et que le tarif se fait à l'heure à cause de la proximité du centre commercial;
- ainsi, il y a aujourd'hui 71 abonnements pour un total de 900 places disponibles et, depuis deux ou trois ans, sont venus s'ajouter 65 nouveaux abonnements habitants, ce qui représente 136 places abonnements sur 900, soit 15% des places;
- le parking affiche près de 3000 entrées par jour;
- l'abonnement voiture 24 h/24 h est de 390 francs/mois et de 200 francs/mois pour les habitants, qui doivent être domiciliés dans un rayon de moins de 300 m du parking;
- un abonnement habitant-nuit (horaire 17 h-9 h), du lundi au vendredi, est proposé pour 80 francs/mois;
- le projet de vélostation à développer côté nord de la gare intéresse la Fondation des parkings.

Séance du 13 octobre 2008

Audition de M. Rémy Pagani, conseiller administratif

Le conseiller administratif Rémy Pagani, accompagné de sa collaboratrice M^{me} Isabelle Charollais, informe la commission que le projet de transformation de la gare conduit actuellement par les CFF reprend la circulation des piétons dans le bâtiment, et qu'il se propose de revenir à la façade d'antan et que, enfin, on relie les usagers des quais vers les voies de tram. M. Pagani estime que le texte de la pétition propose des choses très intéressantes, qu'il commente mesure par mesure.

Mesure 1

Techniquement, M. Pagani estime que celle-ci est possible mais que, financièrement, c'est cher, voire même rédhibitoire.

Mesure 2

Etendre la zone piétonne jusqu'à l'axe de la rue de Chantepoulet: le magistrat est bien évidemment favorable à cette mesure. Il ajoute qu'il existe, à proximité de l'axe de la rue du Mont-Blanc, des projets d'aménagement d'espaces publics qui sont autorisés et qu'ils sont la priorité de son département. En synthèse, M. Pagani est favorable à prolonger la zone piétonne du Mont-Blanc, mais la priorité du département reste l'aménagement des squares Chantepoulet et Pradier.

Mesure 3

Appliquer le règlement spécial de la rue du Mont-Blanc: M. Pagani indique que la Ville se bat actuellement contre l'opacification des façades, qu'elle veut garder ouvertes à tous les publics.

Mesure 4

Le magistrat affirme que cette proposition de remettre ou élargir les trottoirs n'est pas une bonne idée. Aujourd'hui, ça fonctionne déjà bien.

Mesure 5

Le magistrat relève le gros effort des CFF pour le parking à vélos au nord de la gare, sur la place Montbrillant, et pour le projet de vélostation aux Grottes. Il faut essayer de sortir les deux-roues motorisés de la place devant la gare.

Mesure 6

La répartition des trois niveaux du parking fait l'objet de discussions avec la Fondation des parkings. Il sera difficile de faire passer une diminution des recettes du parking.

Mesure 7

Ce n'est pas possible, la réalisation du tram Cornavin-Onex-Bernex empêchant de déplacer la sortie du parking, affirme M. Pagani.

Mesure 8

Améliorer la liaison piétonne latérale de la gare: c'est l'un des éléments centraux du projet des CFF, juge le magistrat.

Mesure 9

Réaménager ultérieurement l'arrière de la gare: la Ville de Genève y travaille dans le cadre de l'aménagement de l'îlot 5-7 des Grottes.

M^{me} Charollais ajoute aux propos du magistrat que le réaménagement de l'intérieur de la gare est l'opportunité de rediscuter de l'ensemble du périmètre. Il a été évoqué la possibilité de mettre la station des taxis en sous-sol, ce qui a reçu, hélas, une fin de non-recevoir de la part de la Fondation des parkings.

Pour les livraisons, la Fondation des parkings est disposée à mettre à disposition des places au premier sous-sol.

Le déplacement de la trémie a été étudié mais, effectivement, rendu impossible par le tram Cornavin-Onex-Bernex. Une autre variante barreau sud a été évoquée, puis abandonnée.

Aux questions de la commission, il est répondu que :

- la suppression de l'entrée souterraine tel qu'elle est préconisée par la mesure N° 1 n'a pas fait l'objet d'études chiffrées, mais que cela implique de gros travaux. Cette mesure va toutefois à l'encontre du projet des CFF;
- la Ville de Genève n'est pas intéressée à prendre en charge tout ou partie du manque à gagner qu'impliquerait une nouvelle répartition équitable des trois niveaux de parking, mesure N° 6, mais qu'elle préfère investir de l'argent dans des lignes de transports en commun.

Séance du 27 octobre 2008

Discussion et vote

Arrivé au terme de ses travaux, la commission débat.

Le commissaire des Verts déclare que, parmi les neuf mesures contenues dans la pétition, certaines sont intéressantes et d'autres moins. L'addition de ces neuf mesures occasionnerait des coûts qu'il juge excessifs.

Il ajoute que le représentant de la Ville de Genève dans la SA Parking Place Cornavin pourrait influencer la politique de la société afin d'avoir des options plus ouvertes en matière de stationnement payant des deux-roues. Il recommande le classement de la pétition.

Mis aux voix, le classement de cette pétition est accepté par 9 oui (3 Ve, 2 S, 2 DC, 1 L, 1 R) contre 2 non (UDC) et 3 abstentions (2 AGT, 1 S).

La commission des pétitions recommande donc au Conseil municipal de classer cette pétition.

Annexe mentionnée

K 27.08.06

ACTION PATRIMOINE VIVANT

19 rue du Perron - 1204 GENEVE

PETITION

au Conseil municipal de la Ville de Genève

Mesdames et Messieurs les Conseillers municipaux,

Comme vous le savez, la gare Cornavin va faire l'objet de travaux importants pour faire face à la forte augmentation des passagers avec la réalisation du CEVA, l'augmentation des fréquences des trains et le transfert modal résultant de la plate-forme des TPG, tout particulièrement du réseau de tramway.

Notre association a saisi le Conseil d'Etat, il y a quelques années déjà, d'une demande de classement de la gare de Cornavin. Celle-ci redevient d'actualité en raison de l'important projet de transformation de la gare dans ses parties centrale et orientale. Cette intervention doit se faire dans le respect de la qualité du bâtiment, tout en corrigeant certaines modifications passées malheureuses.

C'est également l'occasion de réaménager les espaces extérieurs de la gare pour favoriser les importants flux de piétons et le développement du parcage des deux roues, tout en revalorisant cette place principale de notre cité, massacrée à l'occasion de la construction du parking souterrain et de la fermeture de l'extrémité de la rue du Mont-Blanc. Cette voie majestueuse, qui relie la gare au pont du Mont-Blanc et aux quais, doit retrouver son statut d'antan.

Pour ce faire, nous préconisons les mesures suivantes :

1) supprimer l'entrée souterraine hideuse de l'extrémité nord de la rue du Mont-Blanc et rétablir son assiette originale en la reliant à la place Cornavin, les deux accès à la galerie marchande, situés de part et d'autre avec leurs escalators étant maintenus, avec la possibilité d'aménager deux rampes latérales supplémentaires ;

2) étendre la zone piétonne (la seule à Genève !) jusqu'à l'intersection de la rue du Mont-Blanc avec la rue de Chantepoulet et la rue Pécolat, y compris les sections de la rue de Berne comprises entre rue Rosset et rue du Mont-Blanc et rue du Mont-Blanc et rue de Chantepoulet ;

3) appliquer le règlement spécial de la rue du Mont-Blanc en veillant à ce que les locaux aux rez-de-chaussée soient affectés à des commerces et des établissements publics et que soient respectées les mesures de protection de la qualité du site qu'il implique (notamment suppression des baraquements et interdiction des vitrines servant à de la publicité, tel que c'est le cas de deux des vitrines du magasin Fust à l'angle rue du Mont-Blanc/place Cornavin) ;

4) créer une véritable place piétonne devant la gare, en procédant à un élargissement du trottoir, longeant le bâtiment avec la possibilité d'étendre la terrasse extérieure du buffet de la gare et de limiter la chaussée excessive accordée actuellement aux bus et aux , en la ramenant

- 2 -

deux voies de trois mètres de largeur entre la place piétonne et le quai d'arrêt des tramways ;

5) supprimer le parage des deux roues sur la place Cornavin, pour que la place soit à disposition des piétons ;

6) répartir équitablement les trois niveaux du parking souterrain, actuellement destinés uniquement aux voitures, et affecter la partie principale du 1er niveau au parage gratuit des deux roues (vélos, scooters, motos) avec un centre d'entretien et de location de vélos, le solde de ce niveau du parking étant limité à une dépose-minutes pour les voitures ;

7) déplacer la sortie du parking côté ouest en le situant dans le secteur du bd James-Fazy à la hauteur de l'église Notre-Dame ;

8) améliorer la liaison piétonne latérale de la gare Cornavin à partir des arrêts de tramway dans le passage Monbrillant ;

9) réaménager, ultérieurement, l'arrière de la gare.

Nous avons communiqué ces propositions aux CFF en insistant sur l'importance de leur collaboration, compte tenu de leur participation, avec la Ville de Genève et la Fondation des parkings, au conseil d'administration du parking souterrain.

En espérant que nos propositions seront de nature à séduire votre Conseil, nous vous prions d'agréer, Mesdames et Messieurs, l'expression de nos sentiments distingués.

Genève, le 23 mai 2008,

Pour
ACTION PATRIMOINE VIVANT

Erica DEUBER ZIEGLER

