

Rapport de la commission des finances chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 17 décembre 2008 en vue de l'ouverture d'un crédit de 240 000 francs destiné à une subvention d'investissement pour les travaux de renforcement du parking Cornavin.

Rapport de M^{me} Hélène Ecuyer.

La commission des finances s'est réunie le 18 mars 2009, sous la présidence de M. Christian Zaugg, pour étudier la proposition PR-666, renvoyée en commission par le Conseil municipal lors de sa séance du 18 février 2009. Les notes de séance ont été prises par M^{me} Paulina Castillo, que la rapporteuse remercie pour la qualité de son travail.

Séance du 18 mars 2009

Audition de M. Rémy Pagani, conseiller administratif chargé du département des constructions et de l'aménagement, accompagné de M^{me} Isabelle Charollais, codirectrice du département, et de M. Jean-Jacques Mégevand, ingénieur au Service du génie civil

En préambule, M. Pagani signale qu'il y a un important problème de sécurité, et qu'il s'agit de mettre ce parking en conformité avec les normes européennes, notamment en renforçant 35 piliers. M^{me} Charollais a participé aux négociations pour obtenir la contribution des différents partenaires pour la sécurisation de ce secteur. Les travaux seront ainsi financés et exécutés par le Parking Place Cornavin SA, avec la participation de l'Etat, des CFF et de la Ville de Genève, chacun pour 25%.

Ce dossier comporte d'importants enjeux juridiques et techniques. M^{me} Charollais en développe l'aspect juridique. Forte du constat d'insécurité et à la vue des coûts des travaux à engager, elle a entrepris une démarche auprès de toutes les parties concernées pour parvenir à un accord général, plutôt que de rechercher à qui revient la charge de ces travaux et qui est responsable de cette situation, ce qui aurait pu prendre des années.

M. Mégevand présente un document PowerPoint qui décrit les travaux nécessaires pour répondre aux problèmes de charge sur l'esplanade de Cornavin, et il rappelle l'historique de ce parking. Lorsque le parking souterrain de Cornavin a été construit, en 1980, sur trois niveaux, la collectivité publique qui l'a réalisé a cherché à faire des économies. A l'époque, les normes de charges n'étaient pas les mêmes qu'aujourd'hui. La structure de cet ouvrage a été conçue sans réserve

de capacité portante. Les faiblesses sont situées essentiellement au niveau des piliers du 1^{er} sous-sol. En 2002-2003, l'Etat a réalisé des travaux dans le cadre du chantier du tram. La dalle a été renforcée sur toute sa surface, à l'exception du secteur sud de la place. Certains piliers du 1^{er} sous-sol ont été renforcés, mais pas ceux se trouvant du côté de la gare, l'Etat ayant considéré que ce n'était pas en rapport avec les travaux du tram. A l'issue de ces travaux, la partie où se situent les voies du tram ne présente aucun problème de charges, puisqu'il s'agit d'un itinéraire de convoi exceptionnel. La partie sud de la place, qui n'a pas été renforcée, a dû être limitée à 28 tonnes et la partie nord a été limitée à 16 tonnes. Ce sont des charges très faibles, et il passe tous les jours des bus de plus 16 tonnes. Chaque véhicule des transports publics a été contrôlé et des modèles de charges ont été faits pour en voir les effets sur la structure, de même pour les véhicules du Service d'incendie et de secours (SIS), dont un en particulier ne peut circuler sur la place.

Divers risques et problèmes ont été relevés suite à cette situation. Il est impossible de contrôler tous les véhicules; en effet, un chauffeur ne connaissant pas les lieux peut ne pas voir le panneau limitant l'accès à une charge maximale de 16 tonnes et venir avec un camion de 40 tonnes. Autres difficultés, les bus n'appartenant pas aux TPG et n'ayant pas fait l'objet de contrôle ne peuvent pas venir sur l'esplanade et, en cas d'incendie dans la gare CFF, le camion-grue C64 du SIS ne peut pas accéder au bâtiment voyageurs. Enfin, en cas d'accident ou d'entretien, il faut pouvoir dévier la circulation, ce qui n'est pas le cas actuellement. En résumé, vu l'importance de l'intérêt public en jeu, de la nécessité d'assurer la sécurité générale de l'ouvrage et des nombreux usagers de la gare, il lui semble pertinent de se poser la question de la participation de la collectivité publique à remédier à cet état de fait. La solution technique est essentiellement le renforcement de 35 piliers.

Un commissaire est surpris, parce que la nécessité de pouvoir circuler avec des véhicules du SIS était déjà connue en 2002-2003, lors des travaux du tram, et il pense que le renforcement des piliers aurait dû se faire à ce moment-là. Il lit, dans la proposition, que la décision de ne pas tout faire revient à l'Etat et il estime que c'est donc à ce dernier d'assumer la recevabilité de ses décisions. Il comprend que la Ville de Genève participe, mais il relève que l'Etat n'a pas jugé correctement la situation. Les commerces vont encore une fois subir des travaux qu'il aurait fallu anticiper. Si la Ville doit participer à hauteur de 25%, c'est au prix de 2003, avec la garantie que, quelles que soient les normes, les véhicules pourront circuler de manière sécurisée. Certes, la somme n'est pas énorme, mais c'est une question de principe.

M. Pagani donne raison au commissaire tout en précisant que l'aménagement devait être fait par l'Etat dans le cadre du chantier du tram. Sur le plan de la sécurité, la Ville n'a pas d'autre choix que de participer au financement.

M^{me} Charollais signale que les nuisances pour les commerçants seront moindres, puisqu'elles seront noyées dans une modification de toutes les vitrines des commerces, entreprise parallèlement par la société Parking Place Cornavin SA. Il a été convenu de caler les travaux de renforcement sur ceux de la réfection des vitrines.

Un autre commissaire aimerait remettre les choses en place. Au départ, il s'agit d'une faute politique. En effet, les premiers plans de la place Cornavin ont été dessinés pour créer une zone piétonne. Ensuite, les véhicules lourds sont arrivés, mais c'est resté une structure verticale pour une zone piétonne. Il est évident qu'il faut faire des travaux, mais cela ne vaudra jamais le calcul originel. Il s'interroge sur le temps que va tenir cette structure.

M^{me} Charollais souligne que l'objet de la proposition est justement le renforcement des structures verticales. Sur le dessin en coupe du parking, les piliers des niveaux inférieurs sont plus larges que ceux du premier niveau qui ne devaient supporter, à l'origine, que des piétons et des véhicules de tourisme.

Suite à une remarque de ce commissaire sur l'importance du poids supplémentaire que devront supporter ces piliers, M. Mégevand signale que, lors des travaux pour le tram, aucun des piliers n'a requis de renforcement. Au niveau des fondations, lors de ces mêmes travaux, un projet de nouveaux pieux était prévu. Finalement, cela ne s'est pas révélé nécessaire. Il n'y a donc pas d'inquiétude à avoir au niveau du 2^e et du 3^e sous-sol. Concernant la dalle, des trous relativement importants ont été faits par l'Etat. Les piliers auraient dû être renforcés à ce moment-là; l'épaisseur en a été augmentée et des armatures rajoutées. Une fois que ces piliers auront été renforcés, la structure de ce parking sera durable; seul un incendie pourrait remettre la sécurité en cause. En termes de garantie, il n'y aura pas plus de risques dans ce parking que dans les autres. Quant aux normes, il espère que la structure y répondra pendant les cinquante prochaines années.

Un membre de la commission se renseigne sur les responsabilités des différents acteurs de ce dossier, et sur les négociations entre les différents partenaires.

M^{me} Charollais répond que les quatre partenaires sont les CFF, la société Parking Place Cornavin SA, la Ville et l'Etat, chacun prenant en charge 25% du financement. La société Parking Place Cornavin SA assume la responsabilité et la maîtrise de l'ouvrage. Elle ne connaît pas la responsabilité et la charge qui incombent à la Ville dans ce dossier; ce débat juridique prendrait beaucoup de temps. Chacun aurait une part de responsabilité.

Des questions sont posées sur l'opportunité d'intégrer la société Parking Place Cornavin SA à la Fondation des parkings.

M. Pagani confirme que c'est une question de fond. Aujourd'hui, la majorité théorique est détenue par les collectivités publiques, la Ville, l'Etat et les

CFF, mais la majorité n'a jamais été obtenue. La Fondation des parkings devrait s'interroger sur le rachat des 49% des parts détenues par le secteur privé. Ce débat devra se faire lors de la discussion sur les redevances.

Dans la proposition soumise à la commission, la question de la sécurité est prioritaire; si on tergiverse et qu'il y a un accident, les assurances n'hésiteront pas à recourir et les responsabilités incomberont à ceux qui ont le plus d'argent, notamment la Ville et l'Etat.

Plusieurs autres remarques sont faites par des commissaires sur la répartition des coûts entre les différents partenaires et sur leurs responsabilités. La participation financière de l'Etat et des CFF est assurée et celle de la Ville est attendue.

Cet objet était inscrit au plan financier d'investissement à hauteur de 850 000 francs; grâce aux négociations, la Ville ne dépensera que 240 000 francs. L'autorisation de construire a déjà été déposée par la Fondation des parkings.

Discussion

Un représentant de l'Union démocratique du centre, fâché, ne trouve pas normal que la Ville de Genève pâtisse d'une mauvaise décision de l'Etat. Cela dit, il y a un intérêt supérieur, celui de la sécurité, et c'est pourquoi son groupe, bien que fort contrarié, approuvera cette proposition.

Le groupe libéral est agacé par la manière dont arrive ce crédit. En effet, sous couvert d'une question essentielle de sécurité, la Ville se voit dans l'obligation de financer une partie des travaux. Cette situation était connue depuis cinq ans et la question des responsabilités de l'Etat et de la Fondation des parkings est posée dans ce dossier. C'est avec une certaine mauvaise humeur que les libéraux voteront ce crédit, tout en rappelant que, si la sécurité est un élément essentiel, elle ne doit pas servir à prendre en otage le Conseil municipal.

Un membre du Parti démocrate-chrétien partage ces propos. Les démocrates-chrétiens insistent sur le fait que la question concernant la partie sud de la place Cornavin n'a pas été traitée, et il faudra aussi s'en préoccuper. Ils soulignent également qu'il serait bon, à l'occasion de ces travaux, de tenir compte de la motion M-832 déposée au Conseil municipal, qui demandait de revoir la question de la circulation piétonnière sur cette place.

Un représentant des Verts note que, manifestement, lors de ces négociations, la Ville est parvenue à obtenir un accord juste, c'est pourquoi les Verts voteront cette proposition.

Un socialiste déclare que son groupe est extrêmement décontenancé par la manière dont le Canton procède et sa vision à court terme de la gestion des

deniers publics et des travaux. Les socialistes s'abstiendront et s'exprimeront en séance plénière.

Une membre d'A gauche toute! va dans le même sens. Il est clair que son groupe votera cette proposition pour des raisons de sécurité qui prévalent sur la question des responsabilités. La Ville se montre responsable en présentant cette proposition pour l'engagement des travaux. Elle souligne que la Ville a réussi à faire participer le Canton, les CFF et la Fondation des parkings.

Le représentant radical rejoint tout ce qui a été dit sur le sujet et remarque simplement que, une fois de plus, il y a une confusion dans les responsabilités qui incombent à chacun. Il relève que la société Parking Place Cornavin SA appartient à la Ville, à l'Etat et à diverses autres personnes. Il conclut en disant que, tant qu'on ne sera pas au clair sur la répartition des tâches de chacun, ce genre de situation se reproduira.

Vote

Mise aux voix, la proposition PR-666 est approuvée par 11 oui (2 UDC, 2 L, 1 R, 2 DC, 2 Ve, 2 AGT) et 3 abstentions (S).

Un représentant des Verts ne prend pas part au vote.

PROJET D'ARRÊTÉ

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

vu l'article 22 et suivants de la loi sur les routes du 28 avril 1967;

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 240 000 francs destiné à une subvention d'investissement pour les travaux de renforcement du parking 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 240 000 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, et amortie au moyen de 5 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève dès l'année suivant la mise en exploitation, soit de 2010 à 2014.