

22 octobre 2020

**Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 15 janvier 2020, sur demande du département des constructions et de l'aménagement, en vue de l'approbation du projet de résolution d'initiative communale visant à adopter le plan directeur de quartier du pôle de Cornavin.**

**Rapport de M. Olivier Gurtner.**

Cette proposition a été renvoyée à la commission de l'aménagement et de l'environnement lors de la séance plénière du Conseil municipal du 4 février 2020. La commission, sous la présidence de M. Pierre de Boccard, a étudié cette proposition lors de ses séances des 22 et 29 septembre ainsi que du 13 octobre 2020. Les notes de séances ont été prises par M. Christophe Vuilleumier, que le rapporteur remercie pour sa célérité.

*PROJET DE RÉOLUTION*

LE CONSEIL MUNICIPAL,

conformément à l'article 30A, alinéa 2 de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984 (B 6.05);

vu l'article 10 de la loi d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 4 juin 1987 (LaLAT - L 1.30);

sur proposition du Conseil administratif,

*décide:*

*Article unique.* – Adopte le plan directeur de quartier du pôle de Cornavin.

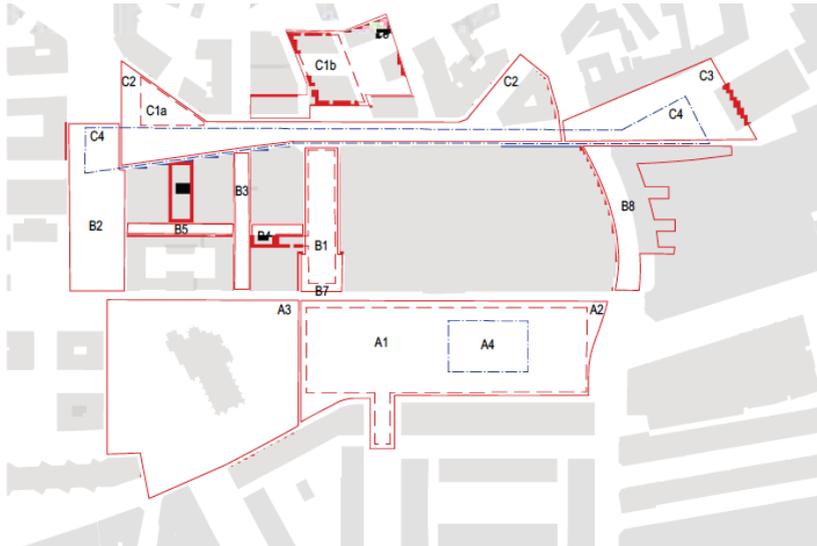
## Introduction

La Suisse connaît deux axes ferroviaires majeurs, l'un du nord au sud, très important pour le feroutage, l'autre d'est en ouest, qui dessert toutes les grandes agglomérations du pays le long du Plateau. L'une de ses extrémités est Genève, dont la gare joue un rôle-clé. Dans le cadre du projet Léman 2030 et suite à la première rénovation de la gare de Cornavin, les Chemins de fer fédéraux (CFF) vont lancer une extension en sous-sol, avec deux nouvelles voies de chemin de fer. Par ailleurs, la mise en service du Léman Express augmente les besoins en capacité de la gare. Dans ce contexte, la Ville de Genève lance un plan directeur de quartier (PDQ) afin d'orienter les aménagements en surface autour de la gare, qui fait suite au mandat d'études parallèles donnant l'image directrice. C'est l'objet du présent PDQ, qui est constitué d'un plan et d'un rapport.

### *Périmètre du plan directeur de quartier (encadré)*



*Plan directeur de quartier (par lots)*



□ Lots en surface   □ Lots en sous-sol   □ Lots aériens

LOTS SECTORIELS

- |    |   |     |   |
|----|---|-----|---|
| A1 | Parking Cornavin / Galerie commerciale (vélo-station) | B6  | Réaffectation locaux voirie / Arcades         |
| A2 | Place de Cornavin                                     | B7  | Passage de Montbrillant                       |
| A3 | Basilique Notre-Dame                                  | B8  | Passage des Alpes                             |
| A4 | Couvert place de Cornavin                             | C1a | Vélo-station souterraine Servette / Pepinière |
| B1 | Connexion souterraine sous le passage de Montbrillant | C1b | Vélo-station souterraine Rue des Amis         |
| B2 | Passage de la Servette                                | C2  | Place de Montbrillant                         |
| B3 | Passage des Grottes                                   | C3  | Place des Gares (vélo-station)                |
| B4 | Passage Rialto  | C4  | Galerie couverte / façade Nord de la Gare     |
| B5 | Passage de la HEAD                                    | C5  | Front Est du quartier des Grottes             |

*Images directrices du mandat d'études parallèles (MEP) lauréat*



Photomontages de la place Cornavin (en haut) et côté Montbrillant (en bas) Guillermo Vázquez Conseguera, Frei Rezakhanlou, Emch+Berger (2018)



## **Séance du 22 septembre 2020**

*Audition de M<sup>me</sup> Frédérique Perler, conseillère administrative en charge du département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité (DACM), de M<sup>me</sup> Charlotte Malignac, codirectrice du DACM, de M. Xavier de Rivaz, adjoint de direction au Service d'urbanisme (URB), de M. Pascal Michel, chef de service à la Direction du développement urbain du Département du territoire (DT), de M. Thierry Messenger, directeur de l'Office cantonal des transports (OCT), et de M<sup>me</sup> Séverine Brun, ingénieure à l'OCT*

Conseillère administrative en charge des travaux, M<sup>me</sup> Perler rappelle le contexte: la place de Cornavin est un espace emblématique de Genève, et la Ville souhaite réorganiser le site dans la perspective des travaux d'extension en sous-sol de la gare de Cornavin, pilotés par les CFF. Il s'agit d'un pôle très important de transports urbains et la Ville va donc accompagner ce projet. Le PDQ fixe les objectifs de développement selon une grille de principes, en lien avec le mandat d'études parallèles (MEP) qui a retenu un projet lauréat. Il s'agit donc d'un choix stratégique mais qui sera ensuite décliné concrètement dans plusieurs projets ultérieurs. Ce PDQ devait être soumis il y a quelques mois déjà. Ce texte doit être terminé pour que le Conseil municipal le vote à la session des 24 et 25 novembre.

M. de Rivaz reprend les éléments fondamentaux. Historiquement, le site de Cornavin a toujours été un carrefour entre la voie de Paris, la voie vers la Suisse. Au XIX<sup>e</sup> siècle une première gare a été construite, avec une esplanade permettant les échanges avec visiteurs et marchandises. Suite à un incendie, une nouvelle gare est construite dans les années 1930, avec une place accueillant taxis, tramways, etc., donc un pôle de mobilités. Dans les années 1970, on a placé six voies pour les voitures. Dans les années 2000, le réaménagement a fait cohabiter de très nombreux usagers (voitures, bus, piétons, taxis, vélos, trams), ce qui rend le site assez stressant et dangereux. Actuellement, le trajet des passagers du train vers les transports publics est très compliqué et ils s'y perdent souvent. L'arrière de la gare (Montbrillant) a longtemps été délaissé. Le projet CFF Léman 2030 consacre la gare de Cornavin comme un des pôles majeurs de l'axe est-ouest dans toute la Suisse, avec une capacité de 100 000 usagers par jour sur la voie Genève-Lausanne. Après de longues discussions, l'agrandissement de la gare est prévu par le sous-sol, avec deux voies. Le plan de financement prévoit 400 millions de francs du Canton, 100 millions de francs de la Ville de Genève et 500 millions de francs de la Confédération.

M. de Rivaz explique la procédure, qui a débuté par une étude d'orientation stratégique, puis avec un MEP qui a désigné un groupe d'architectes (Emch+Berger) et produit le PDQ. Cette étape 3 doit fixer les lignes jusqu'à 2030 et qui seront concrétisées par les réalisations (étape 4). De manière générale, il s'agirait de terminer la face sud-est (place de Cornavin) avant de commencer les

travaux sur la face nord-ouest (Montbrillant). Les arrêts de transports publics seraient concentrés en trois pôles uniquement, afin de faciliter l'orientation des usagers. Chaque PDQ est formé d'un plan et d'un rapport explicatif qui détaille le contexte, les objectifs et les outils concrets. Les objectifs du projet sont l'unification (par une nouvelle identité urbaine), la perméabilité (par des passages) et l'identité (par une galerie ouverte présentant une nouvelle façade). Concrètement, le côté sud-est de Cornavin comprendrait un grand couvert accueillant les trams, une vraie allée de la gare vers la rue du Mont-Blanc. De l'autre côté, une grande façade unifiée offrant un couvert.

S'agissant de la mobilité les voitures emprunteraient la rue des Alpes et la rue de la Servette, autrement dit les côtés de la gare mais pas les faces. Les transports publics se concentreraient en trois pôles (arrêts): Servette, Montbrillant et Cornavin. Les vélos et piétons évolueraient sur des espaces libres et partagés, sans séparation. Quatre vélostations sont également prévues (Cornavin, place des Gares, place des Amis et place de la Pépinière).

### *Questions*

Un commissaire s'interroge sur la façade nord-ouest en verre. On lui répond qu'elle sera réalisée par les CFF en concertation avec la Ville de Genève, qui réalisera les espaces publics au même moment.

A une question sur les types de commerces, il est répondu qu'il existe le plan d'utilisation du sol (PUS) de la Ville de Genève mais que ça reste CFF Immobilier qui gère certaines arcades. S'agissant de Metro Shopping, le site va évoluer, de même que le commerce de détail en général.

Un commissaire demande si les montants évoqués plus haut concernent l'aménagement des environs de la gare.

M. de Rivaz répond que non, qu'ils concernent l'extension de la gare elle-même. Il ajoute que les taxis auront une nouvelle station en premier sous-sol et les deux-roues motorisés en deuxième sous-sol.

M. Messager complète en précisant qu'il faudra une bonne évacuation des fumées pour protéger les chauffeurs concernés et une signalétique claire pour orienter les clients potentiels.

Un commissaire demande si l'art public est prévu, des détails viendront. Sur les flux vélos, on lui répond que la mixité est visée avec les autres usagers, même s'il faut délimiter les lieux importants, par exemple devant et derrière la gare. S'agissant des nombreux poteaux électriques et toiles d'araignée de câbles qui défigurent les espaces publics, une réflexion basée sur les bons exemples (Zurich) est menée.

A la question d'un commissaire, il est difficile de donner une estimation financière, car on attend les réponses sur les subventions cantonales et fédérales. Il est rappelé que la pente ne peut dépasser 6%.

#### *Votes*

Propositions d'auditions, acceptées par la majorité des membres de la commission:

Vote de l'audition du Collectif 500.

Audition approuvée à l'unanimité de la commission.

Vote de l'audition de Pro Vélo Genève, Mobilité piétonne, Association transports et environnement (ATE).

Audition conjointe approuvée à l'unanimité de la commission.

Vote de l'audition du Club en fauteuil roulant Genève.

Audition approuvée à l'unanimité de la commission.

### **Séance du 29 septembre 2020**

*Audition de M. Olivier Dufour, président du Club en fauteuil roulant Genève (CFRGe), et de M. Tao Pham, membre du comité du CFRGe*

#### *Présentation*

Le PDQ Cornavin est emblématique de Genève. Le CFRGe est notamment membre de la Fédération genevoise d'associations de personnes handicapées et de leurs proches (FÉGAPH), de Handicap Architecture Urbanisme (HAU) et du Forum d'agglomération. Ils rappellent le cadre légal, notamment la Constitution fédérale. L'association s'intéresse au projet, à la «roulabilité», aux barrières éventuelles –notamment les marches – et aux revêtements choisis. S'agissant du site de Cornavin, la situation actuelle montre tout ce qu'il ne faut pas faire: pas de signalisation claire, beaucoup de bruit, un mélange très dangereux entre tous les usagers. Par rapport au relief, il y a une légère pente (1 m) entre la façade principale et les hôtels. Entre l'arrêt Coutance le plus au sud et les accès Montbrillant, il y a quasiment 10 m de dénivelé, ce qui constitue un enjeu pour les personnes handicapées. L'association souhaiterait un revêtement compatible, en évitant des pavés comme ceux de la place du Molard ou du quai des Bergues. L'arrière de la gare avec une pente douce sur toute la longueur pose problème. On pourrait imaginer une voie en Z. L'association souligne aussi la question de l'entretien des

revêtements, qui doit être anticipé particulièrement à cette échelle. Les CFF ne sont pas très ouverts dans la conception des projets et ne prennent pas en compte les besoins des personnes à mobilité réduite (PMR). Sur les franchissements verticaux, l'association rappelle l'importance d'avoir des ascenseurs. Les auditionnés soulignent que la mixité entre tous les usagers n'est pas idéale, notamment avec les vélos et les piétons. M. Pham complète en disant que l'absence de places de parking en surface peut poser problème. La visibilité sur les signalisations est difficile et l'absence d'aménagements peut atteindre la qualité de vie.

### *Questions*

A la question d'une commissaire, on explique que la sécurité est un enjeu important, par exemple en cas d'incendie avec une zone sûre et la gestion des ascenseurs.

A la question d'un commissaire, HAU est associé aux discussions afin d'avoir les apports techniques et des usagers. Sur les feux aux carrefours, les temps d'attente et les temps de traversée sont à prendre en compte, avec l'aide de la technologie. Les sols perméables ne sont pas pratiques car ils exigent beaucoup d'entretien et quand ce n'est pas le cas, les PMR sont les premiers perdants.

A la question d'un commissaire, il est répondu que les escalators peuvent être assez dangereux, notamment en descente.

A des questions de commissaires, il est expliqué que le gravier n'est vraiment pas idéal. Ils considèrent le pavage inadéquat, notamment aux Bergues et au Molard. De manière générale, il est considéré comme préférable de bien identifier les voies réservées aux vélos des piétons.

### **Séance du 13 octobre 2020**

*Audition de M<sup>me</sup> Alice Genoud, coordinatrice de l'Association transports et environnement (ATE), de M. Pascal Vuichard, coresponsable du groupe transport public de l'ATE, de M. Patrick Lacourt, président de Mobilité piétonne Genève, de M. Marco Ziegler, vice-président, de M<sup>me</sup> Jennifer Conti et de M. Jacques Sottini, représentants de Pro Vélo Genève*

M<sup>me</sup> Conti remercie d'abord la commission et rappelle qu'il s'agit d'une présentation conjointe entre l'ATE, Mobilité piétonne et Pro Vélo Genève, les associations ayant discuté ensemble afin de présenter une position commune. Elle souligne un gros problème: l'absence de voies cyclables au nord et au sud de la gare. Il est donc évoqué la nécessité d'une large piste cyclable bidirectionnelle séparée des piétons au sud de la gare, au-dessous du pôle transports publics. De la même manière, il faudrait une large piste cyclable bidirectionnelle au nord de la gare, séparée des piétons, qui n'emprunte pas le couvert du projet et qui passe

par la rue de Montbrillant plutôt que la place des Gares. Enfin, Pro Vélo exprime le besoin de places vélos en surface aux squares Pradier et Chantepoulet.

M. Ziegler complète en saluant le plan de circulation prévu, qui donne une bonne place aux piétons. Ensuite, la zone entre la gare et le couvert consacré aux transports publics devrait être dévolue aux piétons exclusivement. Par ailleurs, à l'arrière de la gare, il est demandé que la zone couverte soit aussi réservée aux piétons.

M<sup>me</sup> Genoud souligne pour sa part l'importance d'avoir un axe piétons-vélos allant de la place des Grottes à la basilique Notre-Dame (via le passage des Grottes) avec une bonne séparation entre ces deux types d'usagers. Au surplus, il est rappelé la nécessité d'une bonne liaison entre la fin du passage des Grottes (sud) et la bidirectionnelle vélo sur la place de Cornavin. Enfin, l'ATE rappelle au nom des auditionnés qu'il faudrait éviter les places de livraison en surface, mais plutôt en sous-sol, via les CFF ou encore les vélos-cargos.

M. Vuichard complète en soulignant l'importance d'avoir des arrêts de trams assez grands et des temps de correspondance pas trop longs.

A la question d'une commissaire sur les places vélos, Pro Vélo souligne que les vélostations en sous-sols sont utiles pour les personnes qui déposent leur vélo durant toute la journée mais que les places en surface sont aussi nécessaires pour d'autres usagers.

A la question d'une commissaire qui demande si les associations ont été consultées, elles répondent qu'il a été pris acte de leurs avis sans vraiment donner suite. Une séance spéciale a été organisée avec l'OCT pour discuter le sujet.

En réponse à un commissaire, il est confirmé que le projet prévoit de réduire le nombre d'arrêts des Transports publics genevois (TPG).

A la question d'une commissaire, il est expliqué que les taxis sont prévus de toute façon en sous-sol.

Une commissaire demande si les auditionnés collaborent avec des représentants des personnes handicapées. Oui, notamment avec HAU.

*Audition de M. Morten Gisselbaek, porte-parole du Collectif 500, et de M. Perrin Riondel, délégué du Collectif 500 dans les jurys des concours organisés par la Ville de Genève autour de Cornavin*

M. Gisselbaek prend la parole et rappelle que le Collectif 500 s'est battu et mobilisé afin de maintenir le dynamique quartier des Grottes et de déplacer l'agrandissement de la gare de Cornavin par le sous-sol. La Confédération et les CFF ont été convaincus par cette option. Le PDQ traité en commission fait suite au MEP sélectionné par un jury dans lequel a fait partie le Collectif 500. M. Gisselbaek

observe que le projet donne enfin une image de gare sur son côté nord. Il indique que la Ville a lancé un concours sur la partie Montbrillant qui sera plus architecturée alors que le côté Cornavin voit un aménagement plus sobre même s'il présente des problèmes potentiels (îlots de chaleur).

A la question d'une commissaire sur des observations éventuelles, M. Riondel rappelle l'importance de bonnes pratiques au moment du chantier. S'agissant de la géothermie, M. Gisselbaek explique que des études ont été menées notamment par sondages, une démarche saluée par un commissaire. M. Riondel souligne tout de même qu'un tel chantier entraînera de nombreux camions et des nuisances supplémentaires pour les habitants-e-s du quartier voisin des Grottes.

Les auditionnés soutiennent le PDQ.

### *Discussion*

Suite à l'ensemble des auditions réalisées, la discussion sur le PDQ est menée par le président.

Une commissaire Verte demande si les PDQ sont contraignants. Elle remarque à cet égard qu'il y a encore trop d'inconnues dans le projet. Elle pense qu'il serait intéressant d'ajouter une recommandation sur la végétalisation, par exemple des prairies sèches.

Le président explique qu'un PDQ est une vision en amont d'un projet d'aménagement. Il signale encore qu'il n'est pas possible d'insérer tous les détails dans un PDQ.

Une commissaire du Parti socialiste rappelle l'idée de gazon et d'abribus végétalisés.

### *Propositions d'amendements*

Le Parti libéral-radical présente l'amendement suivant:

1. Le PDQ doit prendre au maximum la possibilité de végétaliser les différents espaces du périmètre.

Le Parti socialiste propose deux amendements:

2. Le PDQ prévoit deux voies cyclables bidirectionnelles supplémentaires:
  - une reliant la rue des Terreaux-du-Temple avec la rue de Lausanne;
  - une reliant la rue de Montbrillant avec la rue de la Servette.
3. Le PDQ favorise une continuité piétons et vélos de la place des Grottes à la basilique Notre-Dame via le passage des Grottes (avec séparation des usagers).

Le Parti démocrate-chrétien présente l'amendement suivant:

4. Le PDQ doit continuer à faire l'objet d'une consultation aussi large que nécessaire pour l'élaboration des propositions qui concrétiseront les principes du PDQ, notamment les représentants du milieu du handicap.

#### *Votes*

Les quatre amendements sont acceptés à l'unanimité par 14 oui (1 UDC, 3 PLR, 2 PDC, 1 EàG, 4 S, 3 Ve).

La proposition est acceptée à l'unanimité par 14 oui (1 UDC, 3 PLR, 2 PDC, 1 EàG, 4 S, 3 Ve).

### *PROJET DE RÉSOLUTION AMENDÉE*

LE CONSEIL MUNICIPAL,

conformément à l'article 30A, alinéa 2 de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984 (B 6.05);

vu l'article 10 de la loi d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 4 juin 1987 (LaLAT - L 1.30);

sur proposition du Conseil administratif,

*décide:*

*Article unique.* – Adopte le plan directeur de quartier du pôle de Cornavin.

Le PDQ doit prendre au maximum la possibilité de végétaliser les différents espaces du périmètre.

Le PDQ prévoit deux voies cyclables bidirectionnelles supplémentaires:

- une reliant la rue des Terreaux-du-Temple avec la rue de Lausanne;
- une reliant la rue de Montbrillant avec la rue de la Servette.

Le PDQ favorise une continuité piétons et vélos de la place des Grottes à la basilique Notre-Dame via le passage des Grottes (avec séparation des usagers).

Le PDQ doit continuer à faire l'objet d'une consultation aussi large que nécessaire pour l'élaboration des propositions qui concrétiseront les principes du PDQ, notamment les représentants du milieu du handicap.