

2 avril 2019

Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 4 décembre 2018 en vue de l'ouverture d'un crédit complémentaire brut de 3 227 700 francs destiné à la poursuite des études urbaines liées à l'extension de la gare de Cornavin, dont à déduire une participation du Canton de Genève de 500 000 francs, soit un montant net de 2 727 700 francs.

Rapport de M. Ulrich Jotterand.

Cette proposition a été renvoyée à la commission de l'aménagement et de l'environnement par le Conseil municipal lors de la séance plénière du 15 janvier 2019. La commission, réunie sous la présidence de M^{me} Brigitte Studer, a étudié la proposition lors de sa séance du 5 mars 2019. Les notes de séance ont été prises par M. Christophe Vuilleumier que nous remercions pour la qualité de son travail.

PROJET DE DÉLIBÉRATION

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit complémentaire brut de 3 227 700 francs destiné à la poursuite des études urbaines liées à l'extension de la gare de Cornavin, dont à déduire une participation du Canton de Genève de 500 000 francs, soit un montant net de 2 727 700 francs.

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 3 227 700 francs.

Art. 3. – La dépense nette prévue à l'article premier, à laquelle il convient d'ajouter le montant de 195 000 francs voté le 31 octobre 2012 (PR-968), le montant de 350 000 francs voté le 21 mai 2014 (PR-1054/10) ainsi que le montant de 880 600 francs voté le 25 mai 2016 (PR-1126, N° PFI 102.505.03), soit un total de 4 153 300 francs, sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève dans le patrimoine administratif. Si les études sont suivies d'une réalisation, la dépense

sera ajoutée à celle de la réalisation et amortie sur la durée d’amortissement de la réalisation. Sinon, les études seront amorties en cinq annuités.

Séance du 5 mars 2019

Audition de M. Rémy Pagani, conseiller administratif en charge du département des constructions et de l’aménagement (DCA), accompagné de M^{me} Isabelle Charollais, directrice au DCA, et de M. Xavier de Rivaz, adjoint de direction au Service d’urbanisme (URB)

M. Pagani prend la parole et rappelle que la gare de Cornavin a été choisie pour être le centre de l’agglomération. Il ajoute qu’il y a 100 000 à 120 000 voyages (aller-retour) par jour et qu’il est prévu d’augmenter ce chiffre à 150 000. Il signale que Cornavin verra trois gares, dont une souterraine préfinancée à hauteur de 100 millions par la Ville de Genève. A ses yeux, il faut réfléchir en amont aux flux et aux transbordements modaux et il observe que les espaces ont dû être élargis pour que les flux ne se mélangent pas. Par ailleurs, les espaces en question devront être de qualité et les prestations renforcées.

Les axes principaux du projet

M. de Rivaz mentionne un certain nombre de points importants:

1. Un des principes fondateurs du projet est d’unifier le sol en proposant un traitement unique depuis le bas de la place de Cornavin jusqu’au front bâti des Grottes, y compris les quatre passages intérieurs.
2. Un second principe est d’améliorer les perméabilités de part et d’autre de la gare: deux passages pourront être empruntés par les transports individuels, la grande partie de l’espace étant toutefois dédiée à la mobilité douce et aux transports publics.
3. La gare est construite sur une digue; il sera nécessaire d’améliorer les perméabilités compte tenu de l’accroissement des flux, et de réaménager le passage de Montbrillant ainsi que le passage des Grottes avec l’option de créer des accès aux quais.
4. Le transit automobile à travers la place de Cornavin sera supprimé, le préalable est en lien avec la loi sur la mobilité cohérente et équilibrée.
5. Il est envisagé de simplifier les lignes de tram qui occupent beaucoup de place dans l’espace, et de réorganiser les arrêts de bus. Les arrêts seront regroupés dans le passage de Montbrillant, sur la place de Cornavin ainsi que dans le passage de la Servette qui devrait être élargi.
6. L’espace restant sera destiné aux piétons dont le nombre va augmenter.

7. Il est prévu de régler les accès à la place pour les vélos et de créer des places pour ces derniers, notamment aux Grottes et dans le parking souterrain de Cornavin.
8. Il est prévu de construire une grande galerie qui s’adossera aux quais et servira de façade arrière à la gare.

Rappel des décisions du Conseil municipal

M. de Rivaz rappelle que le Conseil municipal a voté en 2012 les crédits nécessaires à une première étude qui a conduit à l’option d’une extension souterraine de la gare. Il ajoute qu’en mai 2014, le Conseil municipal a accepté un second crédit d’étude pour accompagner le projet d’aménagement en lien avec l’extension de la gare, aboutissant à une étude d’orientation. Il déclare encore que le Conseil municipal a voté un troisième crédit permettant de lancer un mandat d’études parallèles pour la définition d’une image urbaine des espaces liés à la gare de Cornavin.

La planification 2019-2032

M. de Rivaz indique que le planning est calé de manière précise par les Chemins de fer fédéraux (CFF) en remarquant que le processus devrait accompagner le projet jusqu’en 2032. La mise en exploitation du Léman Express à la fin de l’année 2019 va produire un certain nombre d’effets entraînant une augmentation du nombre d’usagers de la gare. En mars 2024, le chantier de la gare débutera et il occupera la majeure partie de l’espace libre disponible au nord-ouest de la gare. Le chantier occasionnera de fortes nuisances de 2024 à fin 2030, chantier à l’issue duquel la Ville pourra se réapproprier les espaces et entamer les aménagements. Un certain nombre de mesures doivent être prises d’ici à 2024, notamment un premier réaménagement de la place de Cornavin devant permettre d’anticiper et de compenser la fermeture des accès derrière celle-ci, et la construction d’un trottoir supplémentaire dans le passage des Alpes. Le Canton fera par ailleurs le nécessaire afin de pouvoir modifier le tracé du tram d’ici à 2024.

M. de Rivaz poursuit son exposé en indiquant que l’établissement d’un plan directeur de quartier va être nécessaire d’ici à la fin de la législature. Une stratégie de mise en œuvre doit également être arrêtée sur une durée de dix ans, ainsi que des études de faisabilité à l’égard des accès, des portances, etc. Le suivi du processus est indispensable afin de garantir sur le long terme la préservation des qualités fondamentales du projet issu du concours de 2018, et d’assurer un suivi environnemental. De surcroît les CFF doivent réaliser une étude des flux de piétons à l’intérieur de la gare afin de pouvoir évacuer la gare en moins de dix minutes. La Ville et le Canton ont prévu de faire un complément d’étude pour

comprendre comment les piétons se déplacent dans cet espace public. Enfin un concept de communication doit également être mis en place.

Pour conclure, il mentionne que les crédits demandés se montent à 2,280 millions pour l'étude d'accompagnement à la maîtrise d'ouvrage, 116 000 francs pour les flux de piétons, 230 000 francs pour la communication et 90 000 francs pour le suivi environnemental. Il rappelle encore que le Canton s'est engagé à fournir une participation.

M^{me} Charollais précise que le Canton a été étroitement associé au mandat d'études parallèles, mais l'essentiel de la charge échoit à la Ville puisque les travaux doivent être réalisés sur le territoire de cette dernière. Par ailleurs, le Canton finance complètement les modifications des infrastructures de transport, et elle répète que le projet proposé vise à organiser et lancer les études devant être réalisées.

Questions et réponses

Une commissaire déclare être frappée d'entendre que Cornavin allait être le centre de Genève. Qui a décidé cela? Quelles seront les conséquences? Qu'est-ce qui se passera si les voies de circulation sont supprimées, notamment pour les habitants?

M. Pagani répond que ce projet a été discuté longuement, avec des options telles que l'Aéroport international de Genève (AIG) ou Pont-Rouge comme pôles d'agglomération. La solution la moins onéreuse a été de prévoir Cornavin comme pôle d'agglomération. M. Pagani a favorisé le dépôt d'une initiative cantonale pour faire en sorte que la gare soit souterraine et non en surface alors que les CFF envisageaient dans un premier temps une extension de la gare en aérien sur le quartier des Grottes.

M. de Rivaz déclare que la question de la mobilité est déterminée par la loi sur la mobilité cohérente et équilibrée, laquelle prévoit une accessibilité en transport individuel au centre-ville tout en supprimant le trafic inutile. Il rappelle encore que le nombre de passagers va passer de 70 000 à 150 000 par jour. Il est donc nécessaire de dégager de la place pour ces derniers et pour les transports collectifs, ainsi que pour les livraisons, les taxis et les dépose-minute. Le trafic va par ailleurs diminuer au centre-ville, et offrira aux habitants plus de confort.

La même commissaire demande comment il sera possible de rejoindre la Perle du Lac depuis la rive gauche. Selon M. de Rivaz, il faudra passer par Giuseppe-Motta et l'avenue de France. Le trafic devra passer par la moyenne ceinture. Les études sur la rectification des lignes de tram vont débiter cette année, alors que les études sur les arrêts de bus se feront sur la base des études qui sont sollicitées à présent.

Un commissaire ne voit pas la nécessité de supprimer l'artère sur la place de Cornavin. A son avis, les bouchons vont augmenter. Il se demande où seront les taxis.

M. de Rivaz répond que la question du trafic relève du Canton; il a déjà pris la décision de fermer cette artère. Il est prévu de réaménager le premier étage du parking de Cornavin pour créer une station pour les taxis. Quant aux cars, les études permettront de préciser leur emplacement.

Le même commissaire demande si le vieux bâtiment de la gare va disparaître.

M. de Rivaz répond par la négative.

Un commissaire évoque la place Dorcière et demande ce que la Ville peut faire de cet espace en lien avec la gare de Cornavin.

M. Pagani répond que toutes les études ont démontré que cette gare était utile et ne devait pas être déplacée. Des lignes de bus internationales partent de cette place. Enfin le bâtiment va être rénové et un système de taxe sera développé pour les bus.

Le même commissaire remarque qu'il serait logique de placer cette gare à la Praille puisque le projet de Cornavin prévoit une diminution de trafic. Il demande ensuite ce qu'il en sera à James-Fazy.

M. de Rivaz répond que le projet du Canton est de placer les deux voies de tram sur les Terreaux-du-Temple et de restituer James-Fazy au trafic individuel.

Un commissaire déclare ne pas avoir vu de chiffres concernant le report de trafic. Si proportionnellement il y aura moins de voitures, quantitativement il y en aura forcément plus, Plan directeur cantonal (PDCn) 2030 oblige. Il demande si les études de faisabilité dont il a été question confirment ces chiffres.

M. de Rivaz répond que l'Office cantonal des transports (OCT) a calculé l'ensemble des reports sur toute la rive droite. Il rappelle que la base de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) est d'utiliser le mode de transport le plus performant là où on se trouve.

Le même commissaire remarque que la circulation qui descend de la Servette va demeurer. M. de Rivaz acquiesce mais il mentionne qu'elle sera plus faible.

M^{me} Charollais intervient et déclare qu'il est possible de faire parvenir les chiffres à la commission.

Le même commissaire demande qui va assurer le suivi du chantier et si les accès et les sorties du parking seront redispésés.

M. de Rivaz répond que le bureau qui a gagné le concours d'urbanisme sera chargé du suivi; pour le parking il ajoute qu'il n'y aura plus qu'une entrée et une sortie, ce qui permettra de supprimer la trémie qui coupe les rails du tram.

Une commissaire demande par où passeront les vélos sur la place. Elle se demande si une zone de rencontre est envisagée.

M. de Rivaz répond que l'accessibilité vélo doit être réglée dans le cadre de la demande de crédit. Il sera nécessaire de sécuriser certains cheminements, et de soigner les accès aux stations de vélos. Des terrasses pourront être imaginées devant la façade de la gare. La convivialité est l'un des objectifs du projet, ce d'autant plus que le pourtour de l'église sera renforcé en tant qu'espace de détente.

La même commissaire demande ce qu'il en est de la stratégie environnementale.

M. de Rivaz répond que les choix stratégiques de base ayant un impact sur l'environnement sont issus des décisions qui ont été prises lors du choix de réaliser une gare en souterrain. Dans le cadre de la mise au point du plan directeur localisé, il est prévu d'assurer plutôt un suivi des effets du projet sur l'environnement tout au long de son déroulement. A priori les gaz et les nuisances sonores diminueront.

Une commissaire demande où seront les dépose-minute.

M. de Rivaz répond qu'ils seront dans le sous-sol du parking.

La même commissaire demande si le sol sera constitué de pavés qui présentent des difficultés pour les personnes à mobilité réduite.

M. de Rivaz répond par la négative.

La commissaire comprend que les voitures seront reléguées à la périphérie de la ville, elle demande où et comment les personnes récupéreront leur voiture.

M. de Rivaz répond que le site de l'office cantonal donne de nombreuses informations à cet égard.

Une commissaire demande si les bus s'arrêteront tout de même sur la place de Cornavin.

M. de Rivaz acquiesce en indiquant que ce seront essentiellement des trolley-bus et des bus Tosa. Il n'y aura plus que trois arrêts.

Une commissaire demande s'il a été envisagé de mettre des bus dans le parking.

M. de Rivaz répond par la négative.

La même commissaire demande si plus de verdure est envisagé.

M. de Rivaz répond qu'il est prévu de replanter de la végétation le long de James-Fazy, à l'arrière de l'église Notre-Dame et à la rue du Mont-Blanc, soit partout où cela est possible.

Un commissaire remarque que le revêtement de surface sera donc similaire devant et derrière la gare.

M. de Rivaz acquiesce.

Le commissaire note que la rue de Montbrillant sera inaccessible durant les travaux. Qu'est-ce qui sera organisé pour permettre aux habitants d'accéder chez eux?

M. de Rivaz répond que ce sont les CFF qui doivent apporter des réponses à cette question.

Un commissaire remarque que des places de stationnement seront perdues dans le parking de Cornavin.

M. de Rivaz acquiesce.

La présidente demande comment est prévue la circulation de quartier à quartier, de part et d'autre de la gare.

M. de Rivaz répond que c'est un problème fondamental. La gare est fermée la nuit et c'est à la Ville d'assurer les passages. La Ville va améliorer le passage de Grottes, celui de Montbrillant et celui de la Servette. L'ouverture d'un passage technique appartenant aux CFF est en cours de discussion.

La présidente demande quelles sont les échéances pour l'élaboration du plan directeur de quartier (PDQ).

M. de Rivaz répond que l'échéance est surtout politique. Il serait toutefois intéressant de pouvoir soumettre le PDQ durant cette législature.

Débat et votes

La présidente ouvre le débat.

Un commissaire de l'Union démocratique du centre pense qu'il est possible de voter cet objet, mais il remarque qu'il reste deux questions pas très claires, notamment la fermeture de la voie de circulation sur Cornavin. Il ne croit pas que le trafic diminuera. Il ajoute que les places de parc vont diminuer dans le parking de Cornavin et il ne sait pas si les places restantes seront suffisantes.

Une commissaire du Parti socialiste pense qu'il faut mettre de côté le principe de la moyenne ceinture qui a été acté. Elle ajoute que l'image directrice qui a été proposée lui semble bonne, quand bien même il y a encore du travail, notamment à l'égard des traversées de la gare.

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois propose le maintien de la voie de circulation devant la place de Cornavin. Il remarque que cette fermeture

entraînera un report de trafic dans les quartiers. Le reste du projet lui semble intéressant.

Une commissaire du Mouvement citoyens genevois rappelle que la gare a été construite à l'extérieur de la ville afin de ne pas déranger cette dernière. Elle ajoute qu'il y a une certaine incohérence entre les critiques adressées au parking Clé-de-Rive et les remarques faites à propos de l'augmentation des flux de passagers. Elle ne comprend pas pourquoi il faudrait interdire aux habitants de Genève de pouvoir se déplacer; le dernier endroit où on ne bouge pas est dans son cercueil ou dans son urne funéraire.

Une commissaire du Parti libéral-radical pense qu'il faut voter cette proposition qui permettra de mener à bien des études afin d'en savoir plus.

La présidente rappelle qu'une partie des décisions a déjà été prise. Elle ajoute que ce chantier sera de toute façon initié et elle pense que si les études ne sont pas menées, cela ne fera que rajouter des difficultés.

Une commissaire du groupe des Verts déclare qu'elle aimerait poser des questions au Canton. Cela peut être fait à une autre occasion. Son groupe est en faveur de ce projet.

La présidente passe au vote de la proposition PR-1332.

Par 11 oui (2 EàG, 1 UDC, 1 Ve, 4 S, 3 PLR) contre 1 non (MCG), la proposition est acceptée.

Annexe (à consulter sur internet): présentation à la CAE du 5 mars 2019