

Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 13 mai 2015 en vue de l'ouverture d'un crédit d'études d'un montant de 880 600 francs, destiné à la poursuite des études urbaines liées à l'extension de la gare de Cornavin.

Rapport de M. Pierre Gauthier.

Le Conseil municipal, lors de sa séance du 22 juin 2015 à 17 h, a renvoyé cet objet à la CAE qui l'a traité en cinq séances les 1^{er} et 29 septembre, le 13 octobre, le 24 novembre 2015 et le 12 janvier 2016. La commission était présidée par M^{me} Sandrine Burger. Les notes de séances ont été prises par M. Christophe Vuilleumier que nous remercions pour la précision et l'excellence de son travail.

Séance du 1^{er} septembre 2015

Audition de M. Rémy Pagani, conseiller administratif en charge du département municipal des constructions et de l'aménagement, accompagné de M^{me} Isabelle Charollais, directrice du département, de M^{me} Bojana Vasiljevic Menoud, cheffe du Service d'urbanisme et de M. Philippe Mongin, adjoint de direction technique

M. Pagani déclare que ce projet va changer la configuration autour de la gare de Cornavin. Cette proposition PR-1126 vise à étudier l'ensemble du secteur. Le projet mené avec le Canton, les Chemins de fer fédéraux (CFF) et l'Office fédéral des transports a pour but d'améliorer la situation devant la gare de Cornavin qui cumule de nombreux problèmes. Les réflexions sont proches d'aboutir. L'idée, lancée il y a deux ans, est de trouver une solution globale pour la gare et son périmètre urbain pour un coût estimé à 1,2 milliard (avec une marge d'erreur de +/-50%). Il rappelle également que le délai pour ce projet de gare souterraine est fixé à 2025 et que les appels d'offres débiteront en 2016.

M^{me} Charollais déclare que ce projet de restructuration urbaine accompagnera le projet de gare souterraine. Le projet ferroviaire s'inscrit dans le cadre du projet général «Léman 2030» qui répond également aux besoins de mobilité de l'agglomération. Le nombre de voyageurs doublera en 2025, avec quelque 100 000 usagers/jour. Les cadences des trains vont donc augmenter et le projet ferroviaire doit être accompagné par un projet de développement urbain pour absorber le nombre supplémentaire de voyageurs.

Elle rappelle la décision de juillet 2013 qui a choisi l'extension de préférence à l'expansion en surface. Cela rend nécessaire d'entreprendre des études d'orientation pour définir les conditions-cadres du projet urbain et saisir l'occasion soit

de restructurer le quartier, soit de se contenter de relier les structures ferroviaires à l'environnement construit. Le projet est entre ces deux extrêmes et représente une occasion pour résoudre des dysfonctionnements qui ne feraient que s'amplifier si l'on ne faisait rien.

Elle signale que le projet urbain se déroule en trois phases dont la première est une étude pour définir l'envergure du projet et le cahier des charges des mandataires. Cette phase est à bout touchant et a été financée grâce aux crédits votés par le Conseil municipal. La deuxième phase porte sur le mandat d'études parallèles. Elle va être entamée si les crédits sont votés. Le but est d'élaborer l'image urbaine, de définir les secteurs stratégiques où développer les projets, de définir les étapes et d'identifier l'ampleur de l'enveloppe budgétaire. La troisième phase permettra d'élaborer un plan directeur de quartier (PDQ) afin d'ancrer les résultats dans le long terme.

Il s'agit donc de régler des problèmes identifiés: flux de trafic autour de la gare; mauvaise accessibilité globale du site; infrastructures routières saturées entravant les transports publics; redimensionnement des structures pour les deux-roues au vu de l'offre de stationnement sous-dimensionnée.

L'étude ferroviaire n'est connue que de manière générale, notamment les accessibilités pour les voies souterraines. L'emprise de la gare future sera plus grande qu'actuellement, avec des accès excentrés par rapport au bâtiment actuel. Les études démontrent que l'essentiel des flux de circulation futurs sera orienté vers le centre-ville.

Le pôle d'interface de transport très important actuellement le sera également dans le futur, avec deux tiers des voyageurs relevant des CFF et des Transports publics genevois (TPG). Les 9000 voyageurs CFF aujourd'hui seront demain 16 500 dans l'un des passages de la gare. L'un des enjeux sera de laisser la place aux personnes qui traverseront le site sans être utilisateurs des CFF ou des TPG. Il s'agira donc de hiérarchiser les modes de déplacement.

Le cahier des charges peut se résumer ainsi: respect des constructions existantes et des fronts de bâtiments; meilleure perméabilité des quatre passages; aménager l'espace devant la gare; qualifier l'arrière de la gare et l'îlot pépinière et la place à côté de Notre-Dame.

Le passage de Montbrillant est trop exigu pour accueillir en sécurité le double d'usagers, le passage des Alpes n'est pas utilisable pour les piétons, il est donc indispensable de trouver des solutions pour la sortie à l'arrière de la gare.

Le cahier des charges mettra en concurrence les projets de plusieurs équipes. La sélection se fera sur la base des dossiers nominatifs des équipes qui auront produit des esquisses de projet en lien avec le maître d'ouvrage.

Le cahier des charges sera lancé l'année prochaine, la sélection des candidats se fera dans la foulée. Le lauréat sera choisi au mois de mai 2017 avec une exposition publique au cours de l'été suivant. Un budget de 880 600 francs est nécessaire pour le mandat d'études parallèles.

Les concurrents sont rémunérés pour les idées produites et le lauréat n'a pas l'assurance de réaliser son projet, c'est pourquoi la rémunération est plus importante que dans un concours. Elle signale que le poste «études diverses» concerne des études secondaires éventuelles.

Questions-réponses

Concernant la compatibilité du projet avec l'agrandissement futur de la gare de Cornavin, M. Pagani répond que ces études sont nécessaires, indépendamment du projet de la gare souterraine. Il signale ensuite que le bâti existant entre dans le cadre des études et qu'il n'est pas touché.

A la question de la participation de la Confédération et de savoir si d'autres gares ont inspiré le projet, M. Pagani répond avoir visité plusieurs gares et que le spécialiste qui a lancé le projet genevois est professeur à l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL). M. Panopoulos est un expert reconnu internationalement. Il explique ensuite que la Confédération prend la totalité de la gare en charge. Il ajoute que la Ville de Genève est responsable de l'aménagement public.

A la question de savoir si une concertation avec le «collectif 500» (initiateur du projet de gare souterraine) a eu lieu, M. Pagani répond que le «collectif 500» a été vital pour ce projet et qu'il pourrait faire partie du jury.

A la question de la garantie que le projet choisi au travers du mandat d'études parallèles soit effectivement celui qui sera réalisé, M^{me} Charollais remarque qu'il s'agira de définir des éléments sectoriels permettant d'échelonner les travaux dans le temps. Elle pense que la garantie est plus grande que d'opter pour un seul grand projet et que malgré ce morcellement, la démarche restera cohérente.

A la question de savoir si des réclamations ont été déposées par les utilisateurs de la gare, M^{me} Vasiljevic Menoud remarque que des études ont permis d'objectiver un certain nombre de ressentis dans le cadre de l'étude d'orientation.

A la question du climat de collaboration entre Ville et Canton sur ce projet et de l'implication éventuelle des associations en lien avec la mobilité (ATE, TCS, etc.), M^{me} Charollais répond que la Ville de Genève travaille main dans la main avec le Canton et que rien n'empêche les associations évoquées d'intervenir.

M. Pagani ajoute que tous les acteurs sont très attentifs à cette étude. Il rappelle que la position du Conseil d'Etat qui indiquait que les affaires ferroviaires

relevaient uniquement des CFF a évolué au vu du CEVA et qu'un représentant du Canton collabore au projet de gare ferroviaire.

A la question du risque que font peser sur ce projet les «ratages» passés des aménagements de Bel-Air et de Cornavin, M. Pagani répond que la situation actuelle de la place de Cornavin est liée au retrait du Canton qui a entraîné une réalisation *a minima*. Il rappelle également que c'est le Canton qui s'est occupé de la place de Bel-Air. Il mentionne enfin que c'est la Ville de Genève qui gèrera le projet présenté aujourd'hui mais qu'il subsiste néanmoins une zone d'incertitude. Toutefois, il n'y aura pas de travail à double entre Ville et Canton.

A la question d'une requalification complète du plan de mobilité du quartier (rue du Mont-Blanc, rue de Coutance, rue de Lausanne, place de Cornavin, etc.), M^{me} Charollais répond que les réflexions sur la mobilité ne peuvent guère se faire au strict niveau local mais qu'il y aura quand même quelques libertés.

M. Pagani souhaite rester réaliste. Les magasins Manor ont pris contact avec les autorités pour réaliser une galerie souterraine en lien avec la gare. Or, il faudrait déplacer un égout pour quelque 160 millions. Il ne souhaite pas aggraver les dépenses de la municipalité.

A la question de la sécurité actuellement précaire des arrêts TPG situés sous les voies CFF, M^{me} Charollais répond que la rue de la Servette fait partie de l'étude mais que rien n'est prévu actuellement pour trouver une solution à ces problèmes.

M. Pagani ajoute que tout le monde se rend compte que ces sites sont dangereux et qu'en conséquence tous les usagers font très attention.

A la question de savoir quels sont les flux d'usagers constatés et si la priorité des choix techniques revient aux TPG ou à la Ville, M^{me} Charollais remarque que les discussions sont tripartites avec la Direction générale des transports (DGT).

M^{me} Vasiljevic Menoud ajoute que les flux de piétons ont été analysés à la sortie de la gare: 65% d'entre eux descendent du côté du centre-ville. Elle observe que des mesures ont déjà été prises sur les carrefours qui sont les plus empruntés.

A la question de savoir si les TPG sont partie prenante dans ce projet, M. Pagani répond qu'il n'est pas question de déplacer les lignes mais les arrêts.

M^{me} Charollais ajoute qu'il y a des études en cours avec la DGT afin de réorienter les réseaux. Des discussions sont en cours pour avoir une double circulation dans la rue des Alpes.

A la question des émergences derrière la gare et vers la basilique Notre-Dame de Genève, M^{me} Charollais répond qu'il ne s'agit à ce stade que de schémas fonctionnels et que toutes ces questions sont loin d'être abouties.

Concernant les coûts et leur amortissement, M. Pagani répond que ces informations seront transmises à la Commission.

Il partage les préoccupations relatives à la sécurité des piétons et des cyclistes. L'idéal aurait été de déplacer la gare au Pont-Rouge, mais les CFF ne le souhaitaient pas. Le déplacement à l'aéroport aurait coûté 4 milliards, ce que les CFF ne pouvaient pas envisager. Ce sont les raisons qui ont poussé la Ville à choisir l'option d'une gare souterraine.

Concernant l'absence actuelle d'un pôle d'échange efficace pour les TPG, M. Pagani rappelle qu'il y aura trois gares parallèles et que les flux de passagers devront être distingués. Il ajoute qu'il sera nécessaire que les lignes 14 et 18 soient des lignes de départ-arrivée.

A la question de savoir de quelle manière les services de la Ville vont travailler, M^{me} Charollais répond qu'un cahier des charges permettra aux équipes pluridisciplinaires de s'inscrire à ce mandat d'études parallèles. Elle ajoute que quatre à huit équipes seront sélectionnées. Elle précise que des points de passage permettront de se rendre compte de l'avancée des travaux afin de réorienter le travail au besoin. Elle remarque que le cahier des charges sera public et connu de tous en janvier 2016.

A l'interrogation concernant l'augmentation des cadences des trams pour pouvoir absorber 50 000 nouveaux usagers, M^{me} Vasiljevic Menoud mentionne qu'il y a du potentiel permettant des développements. Elle remarque que l'étude proposée par ce projet devra trouver des solutions à ces questions.

Séance du 29 septembre 2015

Audition de M. Thierry Messenger, directeur, et de M^{me} Séverine Brun, ingénieure à la Direction régionale Lac-Rhône

M. Messenger s'occupe de la région Lac-Rhône. Il étudie ce projet avec les services de la Ville, les CFF et les TPG. Il rappelle ensuite que tout le monde se pose des questions sur le fonctionnement de cet espace public. L'objectif est d'améliorer l'accessibilité au site. Les horizons de réalisation sont très éloignés néanmoins, le CEVA va certainement modifier de nombreux paramètres.

M^{me} Brun déclare que Cornavin est le point multimodal du canton le plus important, ainsi, doubler la capacité ferroviaire implique de renforcer le réseau TPG.

M. Messenger constate que les arrêts TPG situés rue de la Servette et rue de Lyon sont éloignés de la gare, ce problème doit être intégré dans la réflexion. Il observe également que le site est un lieu de transit, ainsi, ce site ne doit pas être

trop compact pour permettre aux piétons de circuler. Il remarque que les trémies vont évoluer et enfin, que l'arrêt des trams 14 et 18, malgré son exigüité, est abrité des intempéries.

Questions-réponses

Concernant la proximité de la place Dorcière (gare routière pour autocars) et l'augmentation probable du trafic routier, M. Messenger répond que Ville et Canton discutent de la place Dorcière. Les cars régionaux, touristiques et internationaux convergent sur cette place. Le Canton et le Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) souhaitent que les bus s'arrêtent le plus en amont possible, ainsi, il serait intéressant que les lignes d'Annecy s'arrêtent au Bachet-de-Pesay. Les lignes internationales ne sont pas toujours en lien avec la ville, il est aussi question de replacer ces lignes en dehors. Si ces déplacements se réalisent, les besoins sur cette place diminueront et la Ville pourra revoir son aménagement. Il sera également nécessaire d'intégrer les Fêtes de Genève dans l'étude sur Cornavin car le périmètre concerné est large.

Concernant la consultation avec tous les acteurs associés, M^{me} Brun explique que le projet ferroviaire n'est pas encore figé et que le projet d'espace public est mené en parallèle. La présence des quatre acteurs est un avantage pour la qualité du projet car il faut faire «fonctionner» le site et changer son image. Les associations seront intégrées dans une prochaine étape.

M. Messenger ajoute que les deux projets avancent en parallèle et s'influencent mutuellement. Il est donc primordial d'identifier les éléments structurants afin d'étudier l'aménagement de la place. Ce type de projet réserve parfois des surprises, donc, pour avoir des échanges avec les associations, il convient d'amener de la matière. Le paradoxe est qu'au vu de la dangerosité actuelle, il n'y a pas d'accident car tout le monde est très attentif.

Selon M^{me} Brun, le diagnostic a permis d'identifier les axes structurants du site dont le piéton est le principal usager. Ce pôle doit donc être lisible et clair pour ces usagers.

M. Messenger termine sur ce point en disant que les accès automobiles sont également importants car actuellement, la dépose d'un passager est difficile. Donc, l'accessibilité en voiture est aussi un aspect important. Il rappelle que la présence de livraisons commerciales impose de hiérarchiser les moyens de transport. Les différentes entités partenaires travaillent ensemble, les magistrats valident les différentes phases.

Concernant la gare Dorcière, M. Messenger indique qu'un conseil de surveillance la gère et que les services touristiques resteront certainement là. Il n'a pas

d'informations sur son déplacement éventuel. Entre Cornavin et la gare routière, les flux entre les deux entités sont assez faibles.

Au sujet du pôle de transbordement, M^{me} Brun mentionne que certaines mesures ne pourront pas être prises au vu de l'importance des conséquences qui en découleraient. Cornavin est une entrée de la ville et même de la Suisse, et elle ne sait pas comment font les étrangers pour s'orienter.

A la question de la répartition des coûts entre Ville et Canton, M. Messenger observe que l'Office de l'urbanisme gère le mandat d'études parallèles pour le Canton et que le crédit d'études dont il est question doit être financé à 100% par la Ville. M. Messenger propose de poser la question à la Ville de Genève.

Concernant la classification de la place de Cornavin en «zone de rencontres» où le piéton est prioritaire, M. Messenger indique que la loi est nuancée, le piéton même prioritaire ne doit pas se jeter pour autant sous une voiture. Il ajoute que le régime de circulation est restreint aux livraisons et aux taxis et qu'il apparaît que cette zone n'est pas respectée pour le moment. Il ne sait pas quel sera le régime de cet espace et pense qu'il faudra trouver la réglementation locale qui correspondra le mieux au projet. Pour le moment le diagnostic identifie le piéton comme principal client avec un flux important de la gare vers le quartier de Saint-Gervais. Le projet urbain n'est pas encore défini.

M^{me} Brun indique qu'il sera nécessaire de hiérarchiser les flux.

Concernant la clé de répartition du financement du projet entre la Ville, les CFF et le Canton, M. Messenger répond que l'étude d'orientation a été réalisée avec une répartition de 50% pour le Canton et 50% pour la Ville. Il suppose par ailleurs qu'il y a un partenariat financier en ce qui concerne le projet ferroviaire.

M. Messenger ajoute que la Ville va solliciter le Canton pour obtenir une subvention et qu'il n'est pas exclu qu'un partenariat financier se dégage. Le Canton assumera les études portant sur la mobilité. Il propose de se renseigner auprès de l'Office de l'urbanisme. La présidente remercie alors M. Messenger et M^{me} Brun qui se retirent à 19 h 15.

Après le départ des auditionnés, la présidente indique à la commission qu'elle posera une question par écrit au magistrat concernant les participations financières respectives des trois partenaires, Ville, CFF et Canton.

Séance du 13 octobre 2015

La discussion sur la proposition est reportée en l'attente d'une communication du Service des constructions et de l'aménagement de la Ville sur la répartition des charges financières entre Ville et Canton.

Séance du 24 novembre 2015

La présidente signale que la réponse posée aux services de M. Pagani est arrivée le jour même. Cette réponse mentionne que le département des constructions de la Ville peut recalculer les chiffres de la proposition pour intégrer les 200 000 francs promis par le Canton si la commission le souhaite.

La présidente observe cependant que cette somme est dépendante de l'adoption du budget cantonal. Elle propose donc de suspendre cet objet jusqu'à l'année prochaine.

Séance du 12 janvier 2016

Il est rappelé à la commission que le budget cantonal n'a pas été voté et que le régime des douzièmes provisionnels s'applique aujourd'hui. Il est aussi rappelé que le gel de cette proposition n'est pas opportun. Enfin, si le Canton souhaite contribuer à hauteur des 200 000 francs promis, il faut que le Grand Conseil vote un projet de loi.

Un commissaire rappelle que le seul risque est que la Ville de Genève doive payer l'ensemble du projet. Une commissaire mentionne qu'en raison de la question de sécurité des usagers de la place de la gare de Cornavin, il est nécessaire de voter la proposition PR-1126 pour que le projet puisse être mené à bien.

Il est donc décidé de voter la proposition originelle (sans un éventuel amendement intégrant la part de 200 000 francs du Canton).

Votes

La présidente passe au vote de principe de cet objet qui est accepté par 10 oui (2 DC, 3 LR, 1 UDC, 1 MCG, 1 S, 1 EàG, 1 Ve) et 1 abstention (S).

La présidente met au vote la proposition PR-1126 qui est acceptée à l'unanimité des commissaires présents, soit par 11 oui (2 DC, 3 LR, 1 UDC, 1 MCG, 2 S, 1 EàG, 1 Ve).

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 d'études d'un montant de 880 600 francs, destiné à la poursuite des études urbaines liées à l'extension de la gare de 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 880 600 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier, à laquelle il convient d'ajouter le montant de 350 000 francs lié à la délibération votée le 21 mai 2014 (PR-1054, N° PFI 120.014.03) ainsi que le montant de 195 000 francs lié à la délibération votée le 31 octobre 2012 (PR-968), 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 3 annuités.