



Service d'urbanisme
25, rue du Stand
1204 Genève

Genève, le 20 février 2020
My/Bt

Consultation publique relative au plan directeur de quartier pour la réorganisation du pôle urbain de Cornavin (PDQ No 30'183) – nos observations

Madame, Monsieur,

Notre Fédération fait part de ses observations dans le cadre de la procédure de consultation citée en titre. Il s'agit d'une première analyse nullement exhaustive au vu de la procédure actuelle qui n'est qu'une procédure de consultation ; nous constituerons un dossier avec des remarques plus précises en collaboration avec les membres du Groupement Transports et Economie (GTE), notamment avec la section genevoise du TCS.

En préambule

Notre Fédération située sur le bas de la rue de Saint-Jean est directement connectée au réseau routier constitué par le boulevard James-Fazy et la rue des Terreaux-du-Temple, axes qui voient leur circulation complètement réorganisée par le projet du pôle urbain de Cornavin (ci-après le projet).

Ce projet impacte de manière conséquente l'accessibilité à nos bâtiments, tant pour nos collaborateurs que pour nos membres. Nous rappelons que notre Fédération organise toutes sortes de séminaires et de formations destinées à un large public allant des chefs d'entreprise aux indépendants, des responsables RH aux employés actifs dans la formation professionnelle ou continue. Le public impacté est donc important, tant en termes de volume que de flux liés aux déplacements.

Notre Fédération a qualité pour agir tant dans le cadre de cette procédure de consultation que de celles qui suivront.

Observations générales

Nous sommes favorables au principe d'une réorganisation du pôle urbain de Cornavin à mettre en perspective avec la prochaine extension souterraine de la gare du même nom. En effet, donner une nouvelle identité à la gare devrait être bénéfique aussi bien aux usagers y transitant qu'aux commerces s'y trouvant.

Toutefois, il est primordial que le projet constitué pour l'essentiel d'une réorganisation des voies de tramway soit suivi de la réalisation de la gare souterraine, c'est-à-dire qu'il n'y ait pas d'interruption entre ces deux étapes.

Or, nous avons quelques inquiétudes liées à ce phasage au vu de la résurgence de la « boucle Weibel » prolongeant les voies CFF de l'aéroport de Genève en direction de Lausanne, qui pourrait remettre en question le financement de la gare souterraine par Berne si le projet de cette boucle n'était pas définitivement abandonné.

Observations particulières

Nous vous faisons part des remarques suivantes :

1. L'accessibilité au parking de Cornavin nous semble bien compromise au vu des détours que le nouveau plan de circulation imposera aux usagers. Nous nous demandons du reste comment les sorties du parking sur la rue des Alpes et le passage des Alpes vont s'intégrer dans le fonctionnement du carrefour concerné, notamment au niveau de sa capacité.
2. L'ensemble du fonctionnement du projet repose sur celui de la moyenne ceinture censée suppléer à la césure introduite par le réaménagement dudit pôle. Or, il faut d'abord commencer à mettre en place cette moyenne ceinture qui est encore pour l'instant dans les faits plus virtuelle que réelle.
3. Nous sommes d'avis que la mise en place de ladite ceinture ne devrait pas poser de problèmes insurmontables dans le secteur de la place des Nations, même si elle va être sécante au prolongement du tram en direction du Grand-Saconnex, ou sur les quais de la rive droite.
4. En revanche, dans le secteur Servette – Charmilles, l'insertion va s'avérer beaucoup plus problématique, notamment pour ce qui a trait aux carrefours (carrefour Hoffmann – Meyrin – Servette – Wendt et carrefour Wendt – Lyon – Charmilles) et aux axes concernés (Rue de la Servette, Rue de Lyon et Rue des Charmilles).

Nous émettons de sérieuses réserves quant au rôle de réseau principal structurant dévolu à la Rue Voltaire, notamment au vu de son fonctionnement actuel déjà fortement saturé, sans parler de la sécurité des vélos dans la descente. De plus, il n'est pas concevable que le stationnement sur cet axe soit supprimé sans compensation à proximité, au vu des nombreux commerces s'y trouvant.

Proposer une option Route du pont Butin n'est de plus certainement pas envisageable, cet axe ayant déjà ses propres problèmes de connexion sur Lancy – Onex et Saint-Georges.

5. Le fonctionnement du triangle constitué par les trois carrefours Terreaux-du-Temple – James-Fazy, Terreaux-du-Temple – Isaac-Mercier et Isaac-Mercier – James-Fazy – St-Jean nous semble ne pas aller de soi, en particulier dans le sens sud-nord, surtout que le tram doit regagner une position médiane sur le pont de la Coulouvrenière (trajectoire sécante aux flux de circulation).

Au vu de ce qui précède, notre Fédération exprime de légitimes réticences au vu de son accessibilité qui semble bel et bien gravement menacée.

Nous souhaitons obtenir des garanties techniques formelles de votre part que les impacts nous concernant seront acceptables et nous nous tenons à votre disposition pour en discuter à votre convenance.

Ces garanties devront se baser sur des éléments objectifs obtenus notamment par une modélisation à partir des matrices origines/destinations permettant l'établissement des plans de charge y relatifs. Ces éléments devront également intégrer la notion « Budget temps » en fournissant les temps de parcours type nécessaires à l'appréciation des impacts susmentionnés. De plus, nous souhaitons que les plans de feux des carrefours de la moyenne ceinture nous soient présentés pour que nous puissions procéder à notre propre analyse.

Nous nous réservons le droit de prendre toute mesure utile pour défendre nos intérêts et ceux de nos membres dans le cadre des procédures qui suivront.

Nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.



Blaise Matthey
Directeur général



Olivier Ballissat
Secrétaire patronal

Copie à : M. Hugues Hiltbold, Président du Groupement Transports et Economie (GTE)
M. François Membrez, Président de la section genevoise du TCS