

28 mars 2017

Rapport de la commission des pétitions chargée d'examiner la pétition: «Menace de démolition d'une partie du quartier des Grottes».

Rapport de M^{me} Albane Schlechten.

L'objet a été renvoyé à la commission des pétitions lors de la séance plénière du Conseil municipal du 20 janvier 2010. La commission l'a traité lors de ses séances des 1^{er} et 15 février, 22 mars, 17 mai, 21 juin et 13 septembre 2010 sous les présidences de M. Rémy Burri et M^{me} Silvia Machado. La rapporteuse souhaite remercier les procès-verbalistes garantes de la bonne conduite des travaux, M^{mes} Nathalie Bianchini et Tamara Saggini, et s'excuse par avance si des lacunes devaient être notifiées dans son rapport, n'ayant elle-même pas assisté à ces séances. La lecture des auditions fut dense et très enrichissante; des résumés de ces précieuses informations ont constitué une tâche hautement ardue.

Note de la rapporteuse: la pétition est par ailleurs dépassée puisque, dans l'intervalle, sept ans se sont écoulés et l'accord entériné en décembre 2015 entre la Ville et l'Etat prévoit une gare agrandie en sous-sol.

Texte de la pétition

(Voir annexe.)

Séance du 1^{er} février 2010

Audition de M. Hansjörg Eder, de l'association des habitants du quartier, M. Marcel Perrin, pour le groupement des riverains de la place des Grottes, et M. Nicolas Hugo, membre de la commission de coordination du contrat de quartier des Grottes, pétitionnaires

La principale préoccupation qui les a conduits à déposer cette pétition a été le projet d'extension d'un quai de la gare de Cornavin. En prévision de ce projet ont notamment été bloqués les aménagements de l'îlot 5 et 7 du côté des Grottes. Un moratoire a par ailleurs été scellé entre le Ville de Genève et les Chemins de fer fédéraux (CFF) d'une durée de trois ans dans le but de poursuivre les études de projet. En discutant avec les habitants des quartiers concernés, les pétitionnaires ont constaté un manque criant d'information. C'est pourquoi l'une des premières préoccupations de cette pétition est d'obtenir des informations fiables et compréhensibles.

La deuxième partie de la demande concerne l'aspect «défigurant» de ce projet vis-à-vis du quartier, et notamment pour le bas des Grottes, c'est pourquoi ils souhaitent que la Ville s'engage auprès des CFF, dans le but de les pousser à trouver une alternative un peu plus ambitieuse à la solution de démolir des immeubles et d'ainsi «balafre» une partie de la ville.

Question: est-ce que des séances publiques d'informations ont été organisées?

Aucune réunion publique n'a jusqu'ici été organisée à ce sujet. Les informations obtenues proviennent de M. Philippe Mongin, chef de projet des contrats de quartier, c'est donc lui qui leur a expliqué les tenants et aboutissants de l'accord entre la Ville et les CFF, notamment le moratoire de trois ans, avec une compensation financière pour le travail qui avait été fait sur les projets. C'est là les seules informations qu'ils possèdent.

Séance du 15 février 2010

Audition de M. Serge Stalder, responsable CFF Immobilier SA, et de M. Yannick Parvex, de la division Infrastructures des CFF

M. Stalder imagine que le point de départ de cette pétition a certainement été le fait qu'il y a un an et demi les CFF ont bloqué le plan localisé de quartier (PLQ) des Grottes par une opposition, ce à quoi la municipalité de Genève a répliqué par le blocage du projet de transformation de la gare de Cornavin. Suite à ces blocages réciproques, il y a eu des négociations durant une année avec M. Pagani et ses services, pour aboutir finalement en fin juin 2009 à la signature d'une convention avec la Ville, de même qu'avec les principaux propriétaires touchés par le PLQ des Grottes. Les CFF doivent maintenant élaborer un plan-cadre, qui sera exposé par son collègue, tandis que la Ville s'est engagée à réfléchir aux conséquences urbanistiques de cette extension de deux voies au nord, par l'élaboration d'une image directrice du quartier, qui prendrait en compte la totalité du projet et ses emprises sur le secteur. Il tient à faire remarquer que, bien que cette convention ait été dûment signée, et ce le 1^{er} juillet 2009, la municipalité ne l'a toujours pas ratifiée. Concernant plus précisément cette pétition, il est exact que, si les CFF réalisent une extension des voies 9 et 10 du côté nord, donc des Grottes, c'est évident qu'il y aura des incidences foncières. Il est question d'une emprise d'à peu près 27 m de terrain depuis l'axe des voies.

M. Parvex explique que la gare de Genève compte actuellement 500 trains par jour, et avec la liaison Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA) dans quelques années on passera à 600. Cette nouvelle situation implique que la gare va être saturée, c'est pourquoi ils prévoient déjà la construction de deux nouvelles voies.

Pour commencer, il faudra certainement une voie longue pour accueillir le train de la plaine, qui actuellement est sur la voie 5, qui mesure 84 m. Le Canton souhaite circuler avec des trains de 220 m, il faut donc passer par la construction d'une nouvelle voie. L'autre voie dont ils ont besoin concerne le trafic des grandes lignes: le réseau Lausanne-Genève connaîtra une augmentation de clientèle de 120% d'ici à l'horizon 2030, ce qui va nécessiter l'ajout de trains. Pour ce faire, il faut pouvoir les accueillir aux extrémités, à savoir à Lausanne, où il suffira de rallonger les quais, et Genève, où il manque une bordure.

Il y a également d'autres horizons qui sont en étude, et notamment le plan-cadre du nœud de Genève, qui concerne tout le périmètre genevois allant de Nyon à Annemasse, auquel le Canton participe. Le but de ce plan est d'obtenir trois «photographies»: une première montrant comment seront les transports ferroviaires à Genève en 2050, une autre pour 2030, et une dernière à court terme, pour permettre une montée en puissance de la capacité. Ces travaux sont actuellement en cours, les résultats étant attendus pour fin 2011, mi-2012, délai lié notamment au moratoire, par exemple dans l'éventualité où serait proposée une gare souterraine, pour remplacer le besoin d'espace en surface. Une convention-cadre a été signée dans laquelle les deux Cantons, l'Office fédéral des transports (OFT) et les CFF se sont unis dans le but de développer l'axe Lausanne-Genève, et particulièrement pour pouvoir financer des études portant sur la fameuse troisième voie. Ils font leur possible pour avoir cet avant-projet fin 2011, mi-2012, pour pouvoir aussi rentrer dans les plannings de Rail 2030, et notamment dans le financement de construction par la Confédération.

Questions des commissaires

Sur la possibilité de déplacement du rôle central de Cornavin vers d'autres gares, telles que la Praille, aux horizons 2030, voire 2050.

Au sujet du déplacement des installations, il concerne autant les infrastructures destinées aux voyageurs que celles pour les marchandises, le site de Colovrex ayant également été évoqué comme nouveau centre de triage. Ces différentes possibilités sont actuellement en étude. Toutefois, le fait de déplacer une gare nécessite le déplacement de tout l'urbanisme de la Ville, notamment à cause des Transports publics genevois (TPG) qui lui sont reliés. Il y a aussi des questions liées à l'entretien: une gare n'est pas que les quais et la billetterie, elle comprend aussi des faisceaux de garages et d'entretien. De plus, il faut prendre en compte le souhait des voyageurs, car le fait de faire un trajet Zurich-Genève et perdre 10 minutes en faisant une boucle par l'aéroport peut poser problème. Ce genre de question est rattaché au principe stratégique de l'offre aux voyageurs, établi par les CFF et la Confédération.

Si les TGV sont déplacés à l'aéroport ou à la Praille, il faut savoir quelles seront les correspondances à assurer, comme Paris-Berne ou Paris-Brigue; de plus, ce sont des trains qu'il faut stationner et entretenir.

Sur la pertinence d'utiliser la gare de Cointrin comme boucle de rebroussement.

Une variante est en effet étudiée, mais elle implique des inconvénients, posés notamment par l'horaire suisse, qui est symétrique. Le problème est de savoir si l'on peut réintroduire la rame directement, avec seulement 2 minutes d'arrêt à Genève-Aéroport, dans le réseau en direction de Lausanne, ou s'il faut faire une pause de 10 minutes, pour pouvoir se remettre dans le système suisse. L'aéroport est donc une zone tampon.

Sur l'expérience de la gare de Zurich en gare essentiellement souterraine.

Cette possibilité est aussi étudiée, notamment dans cette vision plan-cadre. Sans prendre position sur les résultats de cette étude, les auditionnés font remarquer aux commissaires qu'en 2020-2025, la gare de Genève ne pourra plus accueillir tout le trafic ferroviaire. Le projet de construction de ces deux nouvelles voies, s'il devait être retenu, coûterait déjà assez cher, en ne tenant compte que des aménagements minimums indispensables qui empièteraient le moins sur le territoire, car chaque mètre de gagné représente des centaines de millions d'économisés. Les CFF espèrent donc trouver une solution, et un financement. Or, la construction d'une gare souterraine coûterait d'une part beaucoup plus cher, de l'ordre de 3 à 4 milliards, et d'autre part elle n'éviterait pas les interventions en surface: les deux voies supplémentaires permettraient de toute façon, pendant la phase de travaux, une plus grande souplesse. Et même s'ils construisaient des voies souterraines, il faudrait bien faire passer les trains quelque part pendant la durée des travaux, et là encore il n'y aura pas vraiment de choix possibles, il faudra les faire passer au nord, ce qui scelle une fois encore le destin du quartier des Grottes.

Sur l'acquisition de l'autorisation de construire de l'hôtel Montbrillant, alors que le plan cadre n'est pas terminé.

Il y a un an et demi, les CFF ont effectivement bloqué ce projet d'hôtel; la parcelle concernée étant nue, ils ont estimé que ce serait économiquement insupportable de laisser ce nouveau bâtiment se construire, pour éventuellement avoir à le détruire moins d'une dizaine d'années plus tard. Ils ont donc bloqué le projet, et ont discuté avec l'entrepreneur ainsi qu'avec la municipalité genevoise, en partie propriétaire des terrains. La solution qui a été trouvée fait également partie de la convention évoquée: dans le cas où les CFF réalisent le projet des deux voies, ils obtiendront la propriété de tous les terrains nécessaires à leur construction, y compris ceux appartenant à la Ville, tandis que si, pour une raison ou pour une

autre, ils ne le réalisaient pas, ils n'auraient alors plus besoin de ces terrains, que la Ville aurait donc intérêt à reprendre. Au final, la totalité de ces terrains appartiendra soit à la Ville, soit aux CFF. Comme malheureusement l'accord avec la municipalité n'a toujours pas été ratifié, les mesures de droit réelles nécessaires à l'exécution de cette convention n'ont pas pu être mises en place. Les CFF ont donc été obligés d'acheter le permis de construire de cet hôtel, ils ont ainsi bloqué sa réalisation, en indemnisant en contrepartie les propriétaires et l'entrepreneur. Si le projet de constructions des deux voies ne se réalise pas, rien n'empêche les CFF de revendre ce permis pour que l'hôtel soit réalisé, tel qu'il était initialement prévu.

Séance du 22 mars 2010

Audition de M. Rémy Pagani, conseiller administratif chargé de l'aménagement, des travaux et des constructions

M. Pagani commence par expliquer que, si les voies CFF sont élargies comme prévu, ils doivent décaisser tout le bas du quartier des Grottes jusqu'à la place des Grottes. Le dénivelé entre la sortie du tram sous le passage Montbrillant et Girard mesure une hauteur de tram. Le Conseil administratif a donc fait recours et a remarqué une mauvaise communication entre les pôles immobilier et transports des CFF. Ensuite, le Conseil administratif a refusé de retirer le recours. Cela a permis de signer une convention avec l'Etat de Genève qui dit que tout le projet est gelé et que pendant trois ans des personnes mandatées vont mener une étude qui démontrera s'il faut élargir ou non la gare de Cornavin. Les CFF n'ont pas envisagé de reculer la gare, de la décaler, ou de vérifier que la boucle Bellevue-Aéroport soit faite. La convention a permis de valider avec l'Etat de Genève l'étude qui va être menée et d'associer la Ville au projet. Les CFF ont eu la pétition en main. Face aux responsables des chemins de fer fédéraux, le Conseil administratif s'est opposé aux démarches et a mentionné qu'il est inadmissible de vouloir raser un quartier comme ça. Dès le 1^{er} janvier 2009, les vingt appartements de la Codha, les vingt appartements des Burgers et la rénovation de l'immeuble ont été bloqués par les CFF. Par contre, Implenla a dit qu'elle jetait l'éponge, qu'elle vendait le projet clé en main de l'hôtel cinq étoiles sur la place Montbrillant. La Ville avait un terrain au milieu qui lui appartenait déjà, elle était donc d'accord de vendre ce terrain si c'était pour élargir les voies CFF, si ce n'est pas pour étendre, ils devaient lui vendre un droit de préemption sur les deux terrains juxtaposant. Donc, si aucune extension n'était faite, la Ville serait propriétaire de l'ensemble de la bande. M. Pagani n'abandonne pas l'idée que les CFF abandonnent le projet d'élargissement au profit de valorisation des autres gares, comme celles de l'aéroport, du Bachet-de-Pesay et des Eaux-Vives. D'autre part, à l'arrière de la gare, on planterait un hôtel de passage tel qu'une auberge de jeunesse, ce qui serait plus approprié pour valoriser l'aspect populaire du quartier.

Questions des commissaires

Quels terrains seraient sacrifiés en cas d'agrandissement de la gare?

M. Pagani explique qu'il faut passer par le bas de la place des grottes, enlever l'espace devant l'Ilot 13, casser le parking et détruire tous les bâtiments à la rue Malatrex – un énorme périmètre donc. Il pense que le Conseil administratif est aussi responsable d'avoir laissé dépérir cette situation.

Le Conseil administratif a-t-il envisagé de déplacer la fonction centrale de Cornavin vers une autre gare?

M. Pagani explique que l'Etat veut bien considérer la Ville comme partenaire, mais pas trop, car sinon il doit considérer toutes les communes où les chemins de fer passent, et il ne souhaite pas cela. La Ville tient un peu l'Etat, car elle est propriétaire de la quasi-totalité des friches ferroviaires des Eaux-vives. L'Etat est donc obligé d'avoir la Ville comme partenaire. Concernant la Praille, on ne se trouve pas sur le domaine de la Ville, le terrain appartient au Grand-Lancy. Par ailleurs, les CFF vont mandater des personnes pour étudier toutes les options, y compris celle de creuser sous la gare. Le projet est gelé pendant trois ans, temps pendant lequel des études vont être menées sur les variantes possibles. Les informations vont, quant à elles, commencer à être diffusées.

Séance du 17 mai 2010

Audition de M^{me} Bojana Vasiljevic Menoud, directrice générale de la Direction de l'aménagement

M^{me} Vasiljevic Menoud précise qu'il s'agit d'un dossier que la Direction de l'aménagement du territoire a traité très partiellement, par le biais du plan localisé de quartier situé aux Grottes, derrière la gare. Ce plan localisé de quartier a été adopté par le Conseil d'Etat en 2005, mais a été initié par la Ville de Genève. Il fait suite à un concours et prévoit la construction d'un hôtel, juste derrière la place de Montbrillant, et de deux bâtiments de logements. Ce plan avait été à l'époque, en 2003 ou 2004, préavisé favorablement par les CFF. Elle informe à ce propos que, comme l'on se situe à proximité de la gare, les CFF émettent un préavis, selon la loi fédérale sur les chemins de fer. A l'époque, donc, les CFF n'avaient pas émis d'observations. Celles-ci se sont manifestées dans le cadre de demandes des requêtes en autorisations de construire définitives, qui ont été déposées pour les bâtiments mentionnés, ainsi que pour une vélo-station. C'est alors que la Direction de l'aménagement du territoire a appris la nécessité pour les CFF d'augmenter la capacité de la gare de Cornavin, qui, d'après eux, sera saturée en 2020. Ce qui implique cette demande d'ajouter deux voies supplémentaires sur la rue de Montbrillant, qui a entraîné toute l'histoire bien connue.

En ce qui concerne la Direction de l'aménagement du territoire, ils sont actuellement en attente de plus de précisions sur le plan-cadre, car ils ont demandé aux CFF d'explicitier leurs besoins, car ceux-ci ont demandé deux voies supplémentaires, mais il se pourrait que ce soit plus, ce qui impliquerait d'autres travaux et des mesures plus conséquentes. Les études pour définir les besoins sont donc menées par les CFF en collaboration avec la Direction générale de la mobilité (DGM). Cette étude rejoint tout à fait les inquiétudes exprimées par cette pétition, du point de vue du bâti, mais également de celui de l'accessibilité et de la circulation. C'est en effet évident que si de tels travaux devaient être entrepris, ils auraient une incidence concrète notamment sur le tram, dont les plans de circulation devraient être complètement repris. Toutefois, elle rappelle que cette étude n'est pas menée par l'Etat, mais par la Ville.

Ce qui lui paraît important est que les études menées actuellement par les CFF doivent démontrer leurs besoins aussi bien pour 2020, qui est relativement un court terme, que pour 2030-2040. C'est donc un travail à échelle temps plus longue qui doit être mené pour voir quels sont les besoins réels. Peut-être que ça ne sera pas deux mais cinq voies supplémentaires. Cela impliquerait un autre projet, et il serait dommage de se lancer dans un grand projet de réaménagement pour deux voies alors qu'il en faudrait plus. Les résultats intermédiaires de cette étude doivent être vus par le Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement (DIME), c'est pourquoi elle suggère aux commissaires de les entendre pour en savoir plus.

Questions des commissaires

Sur la modification du bâti, quelle est la position du Département des constructions et des technologies de l'information (DCTI)?

La Direction de l'aménagement ne s'opposerait pas à une modification du plan localisé de quartier, si un intérêt majeur était démontré. Elle ajoute avoir entendu quelqu'un avancer qu'on pourrait juste ajouter les voies, sans toucher aux bâtiments à l'arrière de la gare. Elle tient à préciser que cette possibilité n'est absolument pas envisageable. Il est en effet question, selon le projet proposé, d'une emprise de 27 m, et il serait inimaginable qu'une voie de train passe à 15 m d'un immeuble de logements.

Sur la centralité de la gare de Cornavin, un éventuel déplacement du rôle de gare central vers d'autres structures.

C'est une question très large, car elle touche non seulement l'ensemble du Canton, mais aussi le projet d'agglomération. M^{me} Vasiljevic Menoud explique avoir toujours entendu qu'il était essentiel de garder à Cornavin l'ensemble de ses fonctionnalités, c'est-à-dire les grandes lignes, les TGV et les lignes régio-

nales. Cela ne veut pas dire que d'autres gares ne pourraient pas être développées. L'on souhaiterait par exemple à court terme développer la gare de l'aéroport, et on parle également de celle de la Praille; toutes ces questions sont examinées. A sa connaissance, il n'est toutefois pas question de transposer ailleurs le rôle de la gare de Cornavin.

Séance du 21 juin 2010

Audition de M. Christophe Genoud, secrétaire général adjoint au Secrétariat général du Département de l'intérieur et de la mobilité, et de M^{me} Rebecca Dougoud, directrice à la Direction de la planification et des offres de mobilité

M Genoud tient tout d'abord à dire qu'ils auraient pu assez volontiers signer cette pétition, lorsqu'ils ont appris des CFF, il y a deux ans, qu'ils envisageaient sérieusement d'élargir Cornavin, sans parler des travaux de réfection de la gare qui sont actuellement en cours. Les CFF ont alors prétendu qu'il fallait ajouter deux voies supplémentaires au nord de la gare, ce qu'ils ont d'abord pris avec humour, puis avec stupéfaction. Cela fait un certain temps que des discussions sont ouvertes avec les CFF quant à la planification de l'offre, et actuellement on en discute pour l'horizon 2030, voire 2040. Or il y a deux ans la problématique des CFF était essentiellement d'augmenter le nombre de trains entre Lausanne et Genève, qui est un besoin incontestable, et sur lequel les Cantons de Genève et de Vaud travaillent beaucoup, notamment pour promouvoir l'achèvement de la troisième voie. Les CFF se sont toutefois rendus compte que si augmenter le nombre de trains entre les deux villes était judicieux, encore fallait-il que les trains puissent rentrer en gare. Ils ont donc expliqué qu'à l'horizon 2018, une fois que seraient mis en services l'augmentation de l'offre prévue pour cet horizon, à savoir le CEVA et les nouvelles capacités annoncées à l'horizon 2014 voire 2016, ils auront des difficultés à faire rentrer des trains supplémentaires dans la gare de Cornavin. Il faut donc, selon les CFF, à l'image de ce qu'ils s'apprêtent à faire dans d'autres gares, augmenter la capacité de celle de Genève. La première solution qu'ils ont trouvée est de construire deux voies supplémentaires au nord, pour répondre à ce besoin.

Tout cela se faisait dans le cadre particulier des discussions concernant le réaménagement de la gare, dont les travaux ont pu commencer il y a quelques mois. Il y a eu évidemment des échanges avec leurs collègues de l'administration de la Ville, qui ont eu à peu près la même réaction qu'eux. Ils ont pu faire un pas de plus, et ont donné un mandat pour tenter de prévoir ce que de tels travaux auraient représenté en termes d'impact sur la zone. Effectivement, quand on voit les résultats de cette première étude, c'est assez impressionnant, puisque, sans compter qu'il faudrait refaire les installations pour le tram et les accès de la gare, il faudrait aussi démolir un certain nombre de bâtiments qui occupent actuellement la zone

concernée. Il a eu l'occasion de faire venir quelques personnes des CFF de Berne, qui avaient vu l'impact sur le papier mais pas in vivo. Il leur a montré quels bâtiments devraient être rasés, ce qui a tout de suite pris une dimension différente.

La réaction du DIME a été de dire: point 1, le fait que la gare de Cornavin sera en limite de capacités à l'horizon 2018 paraît difficilement contestable. Ce besoin est évident, il a été identifié aussi bien par l'Office fédéral des transports que par les CFF. Donc la question relative à l'augmentation des capacités de la gare va devoir se poser sérieusement. Le deuxième point est qu'il faut absolument réussir à les convaincre que c'est là la seule solution envisageable; ce n'est qu'à cette seule condition que le Canton pourrait envisager de soutenir une telle proposition. Il ne suffira donc pas de leur dire que c'est la meilleure solution, mais il faudra qu'ils soient tous convaincus qu'il n'y en a pas d'autres qui puissent répondre à ce besoin. En outre, le Canton souhaite réfléchir à l'horizon 2040: il ne veut pas se retrouver dans la situation où en 2018 il aurait à résoudre ce même type de problème en vue de l'horizon 2025. S'il faut encore plus de voies, ils doivent le savoir tout de suite. Ils ont donc souhaité élargir la discussion avec les CFF, car il ne s'agit pas que de la gare de Cornavin, mais d'un contexte beaucoup plus général, qui est l'augmentation des capacités non seulement de cette dernière, mais de l'ensemble de la carte ferroviaire du Canton de Genève. Il est clair que ce type d'étude, pour définir quel sera le paysage ferroviaire du Canton d'ici 2040, n'est ni simple ni rapide, et se chiffre en millions. Il s'agit de se mettre d'accord sur une offre, puis sur sa faisabilité, et ensuite viennent les études techniques et d'impact. A ce jour, ce travail d'étude fin n'a pas encore véritablement commencé; il s'inscrit dans le cadre d'une convention signée en décembre dernier par les Cantons de Genève et de Vaud, l'Office fédéral des transports et les CFF. Celle-ci concerne le préfinancement de l'infrastructure du Canton, pour un bout de quatrième voie entre Lausanne et Renens, et pour ce qu'on appelle la troisième voie, mais qui ne sera pas continue, entre Lausanne et Genève. Dans le cadre de cette convention apparaissent toute une série de montants d'études, relativement importants, qui doivent permettre aux CFF et au Canton d'examiner quelles sont les possibilités de développement de l'offre et des infrastructures à Genève.

Il est clair qu'il n'est pas impossible que la solution proposée par les CFF soit la seule. Construire une gare souterraine s'est déjà fait à Zurich, et est également souhaité pour Lucerne, mais cela représente des investissements qui se chiffrent en milliards, et il y a également des contraintes qui sont très importantes. En effet, la densité à Genève est plus grande qu'à Zurich, donc la complexité de l'opération d'enterrer une gare est très lourde. On pourrait également imaginer une gare surélevée, où l'on rajouterait des niveaux de voies au-dessus plutôt qu'au-dessous. D'autres hypothèses proposent de déplacer une partie de la gare, pour distinguer les différents flux entre le national et le régional. Il existe toute une série de projets sur la table, et il faut être honnêtes: bien qu'à ce jour la solution

des CFF ne convienne pas au DIME, ils ne peuvent toutefois pas objectivement dire qu'il y en a une autre. C'est ce qu'il faut vérifier avec les CFF, et l'avantage du fait que les factures de ces études sont assumées par le Canton c'est que celui-ci tient également le cahier des charges. Ils seront donc l'un des commanditaires et des pilotes de cette opération. Ce qui a été convenu aussi avec la Ville de Genève, c'est que le pilotage revient intégralement au Canton, puisque c'est lui qui a toute compétence en matière ferroviaire, mais il faut trouver un moyen pour que leurs collègues de la Ville, comme peut-être ceux d'autres communes, puisque les réflexions ne portent pas que sur Genève, soient aussi associés à ces discussions.

M^{me} Dougoud explique que sur le Canton de Genève il y a le plan-cadre qui n'a pas encore été engagé. C'est là une démarche des CFF pour montrer quels sont les besoins d'infrastructures à long terme, dans tel secteur de la Suisse. Cette démarche vient d'être faite à Lausanne, par contre sur le Canton de Genève elle n'avait pas encore été engagée. Habituellement, c'est une démarche qui implique uniquement les CFF. Comme elle n'avait pas démarré pour le Canton et que la problématique de la gare de Cornavin est tout de même assez particulière, ils ont fait la demande d'être associés, de manière très étroite, aux diverses réflexions concernant les besoins de capacité à long terme de la gare de Cornavin, mais aussi au sujet du développement de la desserte pour l'aéroport, de celle pour la plaine, ou encore pour Lausanne. Il s'agit donc de réfléchir aux hypothèses et aux développements de l'offre ferroviaire vers lesquels ils souhaitent aller. A partir de là, il faut définir quel est le besoin en nombre de voies en gare de Cornavin, sans pour autant déjà se prononcer sur leur possible emplacement. Ils sont donc actuellement en train de chiffrer le nombre de voies dont on aurait besoin. Ensuite, ils devront dire, pour un horizon à moyen terme, quel est réellement le besoin, et ils s'aperçoivent finalement que ce n'est peut-être pas seulement de deux voies dont ils auraient besoin. Ils doivent à tout prix éviter de faire un mauvais pas, en commençant par faire construire deux voies, alors qu'à plus long terme ils pourraient en avoir besoin de quatre.

Une fois qu'ils auront défini le besoin en nombre de voies, l'objectif sera de déterminer où les mettre. Ils ont comme but pour l'automne, si tout va bien, et par rapport aussi à la disponibilité financière de l'Etat de Genève, de déposer un projet de loi sur le financement d'infrastructures ferroviaires, qui pourrait être adopté par le Grand Conseil, pour pouvoir engager en 2011 les études sommaires sur la gare de Cornavin, et aller ainsi plus dans le détail des projets, au regard du nombre de voies nécessaires.

C'est donc à ce stade de dimensionnement du nombre de voies qu'ils en sont actuellement; il est clair que deux ne seront pas suffisantes. Une fois qu'ils auront les disponibilités financières ils pourront engager les premières études ferroviaires, menées par mandat du Canton aux CFF, sachant que simultanément il y a

de grands enjeux à niveau national. Est en effet actuellement en cours une discussion sur Rail 2030, qui est le financement des infrastructures ferroviaires à niveau national, et la gare de Cornavin pourrait bénéficier d'une participation financière, et donc d'une prise en charge, peut-être même à 100%, par la Confédération. C'est là un message fédéral qui serait présenté au printemps 2011 devant les Chambres.

Questions des commissaires

Sur le déplacement de la fonctionnalité centrale de la gare de Cornavin vers d'autres gares du canton.

Un éventuel changement de rôle de la gare de Cornavin est effectivement pris en considération, mais cela ne fait pas tout. A l'horizon CEVA sera développé l'axe en direction d'Annemasse, qui deviendra ainsi la 2^e gare du Canton. Il y aura en outre d'autres gares, au potentiel extrêmement élevé, dont les densités seront plus importantes que celle de Zurich, comme celles des Eaux-vives et de Lancy-Pont Rouge, avec les aménagements qui y sont prévus. L'autre axe à propos duquel une réflexion a été engagée est celui de l'aéroport. Il y a en effet beaucoup d'idées qui concernent cette gare; ce qui revient actuellement est de faire une boucle depuis l'aéroport, pour repartir sur Mies, ce qui donnerait un axe Cornavin-Cointrin-Versoix. Celle-ci reste toutefois une hypothèse peu probable: les CFF n'y sont pas favorables, et du côté du Canton on n'y voit pas non plus un grand intérêt. L'autre idée serait que cette boucle reviendrait sur Cornavin, ce qui permettrait de pouvoir distinguer beaucoup plus facilement le trafic régional du trafic international. Il ne faut en effet pas oublier qu'un élément extrêmement important est qu'actuellement le gros nœud de capacité en dehors de Cornavin est Châtelaine, et c'est là qu'il y aura les investissements les plus importants que les CFF vont effectuer ces prochaines années. Il y a là le trafic international, avec les TGV, le trafic régional, et également celui qui vient de l'aéroport. Donc en réalité l'urgence aujourd'hui pour les CFF c'est moins Cornavin que ce secteur. Il y a donc des réflexions pour savoir quel est le rôle de Cornavin, mais en même temps ils ne vont pas arriver à un système où, comme à certains endroits en France, la meilleure manière de désengorger la gare est de l'installer à l'extérieur de la ville. En revanche, la réflexion porte sur la tentative d'identifier plus précisément les différents usages de la gare, entre notamment les différents types de trafic.

Par contre il est évident que cette fonction de gare principale doit tenir compte des habitants, et notamment, en ce qui concerne la question qui se pose par rapport à la gare de l'aéroport, ici ils sont très excentrés. La gare de Cornavin a justement l'intérêt d'être centrale par rapport à la Ville. C'est pour cette raison qu'en faire une gare souterraine pour certaines de ses fonctionnalités pourrait être une bonne solution.

Sur la direction de la stratégie.

Le service dépend beaucoup des planifications décidées par les CFF, et il faut savoir en quelle mesure les autorités organisatrices sont capables de pouvoir mettre en question les recommandations ou les constats des opérateurs, et notamment des CFF. Cela les conduit à faire eux-mêmes ces études, du moins en partie. Lorsqu'ils ont eu certaines discussions avec les CFF, dans le cadre de travaux déjà effectués, ils se sont adjoints les compétences de personnes externes, qui leur permettent de porter un œil critique sur le fonctionnement du réseau des CFF.

Par ailleurs, ils souhaiteraient faire la même chose que ce que font leurs collègues zurichois depuis 20 ans. En effet ceux-ci ont des projets dans des tiroirs, et dès qu'il y a la possibilité d'obtenir une subvention de la Confédération ils en ont toujours un qui est prêt, ce qui leur permet souvent de bénéficier d'un financement tout de suite. Certaines idées proposées par leur soin aux CFF ont été rejetées d'office et taxée de «projets complètement fous». La volonté du Canton est qu'à chaque fois qu'il y aura la possibilité d'obtenir des financements fédéraux, il faut qu'ils puissent avoir à disposition un projet dans leurs tiroirs, étudié d'une manière relativement avancée, qui leur permette de faire une proposition à la Confédération. Ils dépendraient ainsi un peu moins des CFF.

Ce que l'on constate aujourd'hui est que, pour tous les moyens financiers mis à disposition de la Confédération pour le développement du réseau ferroviaire, il existe actuellement une grosse hypothèque, qui dépend des coûts in fine de ce projet. Tant qu'il n'y aura pas une idée du montant de la facture finale, ils ne pourront pas savoir quelle sera l'enveloppe globale dont disposera la Confédération pour financer le réseau ferroviaire suisse. Du coup, c'est d'autant plus important pour eux d'avoir un certain nombre d'études, telles des «munitions», pour pouvoir les présenter à la Confédération au moment voulu.

Quant aux coûts, l'unité de base pour ce genre de projets est cent millions. En-dessous de cette somme, pas grand-chose n'est possible, outre le changement d'aiguillages ou des câbles d'alimentation électrique. Ce sont donc des projets qui sont extrêmement lourds et d'une grande complexité. L'idée est de pouvoir se doter de certaine compétence et d'une certaine expertise, pour ne plus dépendre autant des CFF, dont la position varie d'ailleurs beaucoup, vu qu'il y a deux ans leur problème majeur était d'augmenter le trafic entre Genève et Lausanne, et ils se sont rendu compte seulement après que les gares n'étaient pas aptes à l'accueillir.

Un élément important pour la DGM a été ce qui s'est passé au quartier des Grottes, avec le blocage de l'autorisation de construire. Ils se sont retrouvés face à une entreprise qui leur assurait qu'il fallait deux voies supplémentaires, et que c'était le seul endroit où les mettre, et ce sans l'appui d'un début d'étude correcte

qui aurait justifié un tel projet. D’où la discussion avec la Ville, pour pouvoir trouver une solution, et pour obliger les CFF à aller plus loin dans leurs études. Maintenant, le Canton de Genève se doit d’assurer que les CFF fassent correctement les études sur les différents projets, pour ne pas bloquer inutilement des projets d’aménagement du développement du territoire. Il faut faire des choses pertinentes du point de vue du développement à long terme, et c’est là l’équilibre à avoir actuellement avec les CFF.

Enfin, jusqu’à présent, côté CFF, la Suisse romande était un peu en retard. Aujourd’hui, ils sont les premiers à avoir signé les accords de préfinancement, et ils ont annoncé qu’une dizaine de personnes arriveraient dans l’équipe d’études des CFF à Lausanne, pour la renforcer.

Question relative à la saturation de la gare à Genève: ici en effet on réserve une voie pour une ligne, et ce n’est pas envisageable de faire transiter des trains par d’autres voies que celles auxquelles ils sont attribués; en parallèle la gare est vide la moitié du temps. Quels sont alors les avantages d’un tel système?

En Suisse, existe depuis 1983 l’horaire cadencé et nous sommes le seul pays au monde à avoir un tel système. L’horaire, en 1983, était à l’heure, ce qui veut dire que dans n’importe quelle gare suisse, à la même minute on pouvait prendre un train pour toutes les destinations, avec les changements. L’usager connaît donc l’horaire à la minute près, sauf quelques rares exceptions sur lesquelles ils pourront revenir. Ensuite ils ont passé au cadencement à la demi-heure, et actuellement sur l’ensemble du réseau suisse il existe au minimum ce genre de cadencement, sur les lignes principales. En termes de gestion de la gare, cela veut dire qu’à la différence d’une gare française, par exemple, les trains sont chez nous très ponctuels: on estime en moyenne entre 95 et 97% de ponctualité. Cette prévisibilité implique que les voies soient réservées pendant la journée à un type d’usage, ce qui permet cette cadence. A l’inverse, lorsqu’un horaire n’est pas cadencé, il existe une plus grande marge de manœuvre, et la gestion de la gare est très différente. L’aiguilleur va en effet devoir décider, en fonction de l’occupation actuelle et effective de la gare, qui tient compte des retards de tout le réseau, d’envoyer un train plutôt sur tel ou tel autre quai. Cela n’est pas possible avec le système suisse, parce que si l’on commence à envoyer un train sur une voie qui n’était pas prévue à cet effet, il va perturber un autre train, qui lui n’était pas forcément en retard. Cette situation arrive de temps en temps, notamment en cas de grosse perturbation. La troisième voie entre Genève et Coppet accueille uniquement les trains régionaux, précisément pour pouvoir assurer cette cadence. Ce système est extrêmement contraignant, car si l’on veut ajouter un train à une heure précise, la cadence, faite à Zurich, tient compte de tout le réseau, c’est donc très compliqué. La marge de manœuvre de la capacité de la gare est donc moins grande, ce qui peut effectivement donner le sentiment à l’usager qu’elle est moins utilisée que

d'autres gares européennes, où les trains sont aiguillés sur les quais à la dernière minute. En réalité les plans d'occupations des gares sont extrêmement contraints. C'est donc à la fois la complexité du système et le fait qu'il existe cet horaire cadencé qui font qu'il y a relativement peu de flexibilité, et qui nécessitent également une planification à long terme des capacités des gares.

S'agissant des avantages, les correspondances sont mieux gérées. Ils ont en effet des temps d'attente très réduits par rapport à la France, par exemple. Là, pour assurer une correspondance, lorsqu'ils construisent leurs horaires ils prévoient environ 20 minutes de temps d'attente. En Suisse, quand il y a un problème avec un train, comme c'est systématique pour toutes les heures c'est très facile d'avoir des modules de gestion de crise; ailleurs, lors d'une crise, tout le réseau est perturbé. En Suisse il y a une systématique par le cadencement, que diverses régions tentent d'imiter, par exemple celle de Rhône-Alpes, notamment incitée par le projet CEVA. Le nombre de trains qui passent sur une ligne en Suisse est d'ailleurs largement supérieur à ce qui arrive ailleurs, car ici il n'y a pas besoin de prévoir une marge de sécurité très élevée.

Sur les potentialités de pratiquer l'entretien des trains ailleurs qu'à Cornavin.

Ce sont des questions qui sont actuellement posées aux CFF. Eux aussi ne sont en effet pas entièrement convaincus que ce soit là le seul endroit où les trains peuvent être entretenus. Reste toutefois un investissement déjà fait, donc il faut l'optimiser, par contre il pourrait y avoir des stations de lavage ailleurs. Les CFF sont toujours très prudents, car ils ne veulent pas non plus s'engager, mais à moyen et long terme, il est clair que ce genre de question doit être posé.

Séance du 13 septembre 2010

Audition de M. Sigurd Maxwell, vice-président d'Alprail

M. Maxwell commence son exposé par parler de la problématique genevoise, celle de ne pas voir les projets dans leur globalité. Par ailleurs, il parle des influences et «diktats»; les CFF sont sous diktat de Zurich et Genève est sous diktat des CFF et du Canton de Vaud, ce dernier étant bien plus «nationaliste» dans la manière de traiter ses infrastructures.

Actuellement, il y a trois voies jusqu'à Copet, ensuite deux voies jusqu'à Renens, et d'ici, de nouveau trois voies jusqu'à Lausanne, et une quatrième voie est en construction. Au moment où a été refusée une gare à quatre voies aux Eaux-vives, les Vaudois construisent une nouvelle gare à quatre voies entre Renens et Lausanne. Cela montre bien à quel point Genève se laisse marcher dessus, et il ne voit pas qui d'autre que la Ville pourrait aider à se sortir de cet état de fait. Le projet de la troisième voie était prévu avec Rail 2000, et elle devait être réalisée

sur toute la ligne entre Genève et Lausanne. Or aujourd'hui il est question d'avoir quatre voies jusqu'à Renens, de construire une gare à Malley, et encore d'avoir une troisième voie jusqu'à Allaman. A Genève, il faudrait au moins construire une troisième voie jusqu'à Nyon, surtout que cela pourrait desservir l'enclave genevoise de Céligny, mais personne ne semble vouloir s'intéresser à cette question. Et même quand il y aura la troisième voie jusqu'à Nyon, il en restera toujours deux entre Coppet et Nyon.

A Cornavin, il existe huit voies, dont la voie 5 que l'on doit d'office exclure car elle rentre dans le quai 3 et ne permet pas de traverser la gare. Les deux voies françaises, la 7 et la 8, tombent sur des voies de garage; en réalité ces voies sont presque exclusivement réservées aux trains français. L'avant dernière voie, côté français, est libre; en principe, celle-ci pourrait éventuellement être utilisée en transit, mais elle est réservée au réseau français. Il reste donc cinq voies. La voie 140 qui arrive sur Genève est celle du RER, qui est une voie unique avec des évitements; deux évitements supplémentaires vont être construits. Quand un train arrive à Genève, en principe il doit en croiser un autre; donc, en admettant qu'un train arrive tous les quarts d'heures, il faut qu'une voie soit réservée pour ce RER. Il ne reste donc plus que trois voies, qui sont réservées à la fois aux InterCity et aux EuroCity. Ces derniers arrivent depuis la gare de triage de Cornavin, et sont mis quelques temps en garage, donc ils occupent une voie plus longtemps que les autres trains, à savoir environ 10 minutes, alors que, sur les deux autres voies, les trains restent en gare environ 6 minutes. Si l'on compte aussi les trains de marchandises, cette situation n'est pas tenable.

Il existe déjà une double voie qui mène à l'aéroport. Comme la gare de Chambésy est proche, l'idée avait été proposée de faire une boucle, qui aurait comme avantage que l'on pourrait faire venir le train une fois dans un sens, et une fois dans l'autre, mais il ne passerait qu'une fois par la gare de Cornavin. Le problème principal est qu'ainsi, en arrivant à Zurich, la première classe ne serait plus en tête du train, ce que les Zurichois n'aimeraient pas beaucoup, c'est pourquoi les CFF se sont opposés à cette idée. Il faut savoir que tous les horaires ont leurs origines à Zurich, qui est le cerveau de tout le réseau CFF, même en ce qui concerne une partie du trafic transfrontalier, en Allemagne et en Italie. Donc, de ce côté-là, Genève n'a pas son mot à dire.

Avec le projet CEVA, il n'y a pas beaucoup de transparence, car, bien qu'il ait été pendant presque quatre ans chargé de mission par le Conseil d'Etat, il n'a que rarement pu accéder aux documents qui l'intéressaient, notamment concernant la question de Champel. Cornavin a un quai avec une voie, qui est la plus proche du bâtiment de la gare. Vient ensuite un deuxième quai, qui est le plus étroit. Le troisième quai est au contraire très large, et à la rigueur il pourrait accueillir une voie au milieu, par exemple pour le train qui vient de la plaine, qui pourrait ainsi traverser toute la gare. Toutefois les deux quais ainsi formés seraient trop minces,

ce qui serait dangereux pour une gare qui sera de toute manière saturée. Quant au quai français, il est de gabarit normal. Personnellement, il avoue ne pas comprendre comment ils vont pouvoir ajouter une largeur de quai, à l'endroit de la rue Malatrex; celle-ci devrait être couverte, en tout cas en partie. Lui-même pense que s'ils construisent un quatrième quai avec deux voies supplémentaires, il faudra les décaler un peu plus à l'est, en direction du bâtiment de la Poste, qui n'est plus utilisé puisque maintenant tout se fait par camion. On peut donc imaginer un quai supplémentaire, qui mesure 430 m de long, un peu décalé par rapport au reste de la gare, qui commencerait à hauteur de la rue Fendt. Toutefois, un tel tracé impliquerait que tous les bâtiments actuels qui s'y trouvent soient démolis, et la route de Montbrillant devrait passer en dessous de cette nouvelle structure. Comme il est évident qu'on ne peut pas démolir ces bâtiments qu'en partie, il faudra raser tout l'îlot qui se trouve derrière la gare, ce qui est fort dommage, car il y a là un certain cachet, et les gens aiment bien s'y retrouver. La question principale, à son avis, est le fait que ce travail va coûter extrêmement cher, et va par ailleurs diminuer encore les possibilités d'accès à la gare, qui est déjà une catastrophe du point de vue de l'accès. Si l'on voulait que la gare soit un véritable nœud d'échange, il faudrait utiliser toute la surface du bâtiment de la Poste comme parking et comme terminal pour les bus.

Parmi les autres solutions, on parle beaucoup d'une nouvelle gare à la Praille. A son sens, une gare TGV à la Praille n'aurait aucun sens, à moins qu'on veuille ouvrir une ligne jusqu'à Annecy. Si on habite sur la rive droite, ou sur la rive gauche entre l'Arve et le lac, se rendre à la gare de la Praille n'est pas chose facile. De plus, une nouvelle gare à cet endroit impliquerait la fermeture de celle de Bachet, qui est un nœud important. A l'origine, Genève est sur la rive gauche, pourtant jusqu'à présent il n'y avait pas de gare sur cette rive, si l'on considère que la gare des Eaux-Vives n'a elle aussi que deux voies. Actuellement, les gens qui veulent se rendre dans les grandes villes suisses et qui habitent aux Eaux-Vives sont obligés de changer à Cornavin. Avec le projet CEVA tel qu'il est ici présenté, il n'y a donc aucun train de grande ligne qui se rend sur la rive gauche, à cause du diktat des CFF. Ce n'est pas la seule possibilité exclue a priori par les CFF: il a déjà mentionné le fait d'avoir un train qui partirait de l'aéroport ou de la gare des Eaux-Vives, pour aller dans le Valais, par le réseau sud lémanique. Tant que l'on refuse d'entrer en matière avec une gare performante et apte à accueillir tout type de train aux Eaux-Vives, la gare de Cornavin sera très vite saturée.

Concernant les coûts de ce nouveau quai à Cornavin, il coûtera certainement plus cher que de construire une véritable gare aux Eaux-Vives. De plus, l'état actuel du projet permettrait d'y mettre de longs quais de 430 m. Aujourd'hui, il n'y a rien et ça ne coûterait pas beaucoup plus cher de construire quatre voies, d'autant plus si l'argent n'est pas prélevé sur le fond prévu pour le CEVA, mais sur celui qui devrait servir à agrandir la gare de Cornavin. C'est là à son avis la

seule solution, qu'il faut absolument promouvoir. Il faudrait commencer doucement, en réservant la place souterraine nécessaire à installer deux voies supplémentaires aux Eaux-Vives. Ensuite, la Ville accepterait la pétition, qu'il trouve totalement justifiée, spécialement si elle permet d'empêcher l'agrandissement de la gare de Cornavin. Il faut qu'un train sur deux parte d'Annemasse; on pourrait même imaginer que les Lausannois arrivent aux Eaux-Vives, avec un train qui s'arrêterait aussi à Cornavin, et qu'aux Eaux-Vives il y ait un TGV qui aille directement à Paris. Il ne faut pas oublier que la plus grande partie de la population résidentielle habite sur la rive gauche, mais avec le projet actuel les habitants sont obligés de prendre le RER pour aller à Cornavin, d'où ils prennent les grandes lignes. Ainsi, on gagnerait de plus une voie à Cornavin, puisque les TGV pour la France partiraient des Eaux-Vives, direction Annemasse.

Sur la faisabilité d'une gare en sous-sol.

A Genève, un tel système ne fonctionnerait pas, car la gare y est surélevée, et si on voulait la mettre dans le sous-sol, il faudrait descendre de deux niveaux, c'est-à-dire passer sous la rue de la Servette, et sous celle de Montbrillant. Construire de nouvelles voies sous la gare est possible, mais ce qui pose problème c'est le reste du tracé, et notamment l'entrée et la sortie du tunnel. Cela dit tout est possible si on en a les moyens.

Par rapport au rôle joué par la gare des Eaux-Vives selon le point de vue de l'auditionné et les quatre voies supplémentaires qui pourraient être prévues à cet endroit, y a-t-il une possibilité de parasitage des activités de la Nouvelle Comédie?

Il suffirait d'avoir un socle sous la maison immédiatement à côté de la gare, avec toutes les isolations qui s'imposent. A Champel, on a montré que c'est possible, d'autant plus qu'aux Eaux-Vives tous les trains s'arrêteraient, et les freins à disque des trains actuels garantissent un bruit de freinage moindre. A son avis, ce serait tout à fait possible d'avoir une semelle commune à la gare et aux bâtiments adjacents, apte à garantir la solidité de toute la structure.

S'agissant de la place allouée à cette gare des Eaux-Vives, elle a été présentée à l'intérieur de l'association, et même si au début elle a suscité des réticences, elle a fini par rallier les membres. En effet, c'est la performance du CEVA qui est mise en cause et surtout le fait qu'il n'y ait jamais eu de gare sur la rive gauche. C'est un moment historique que la construction de cette gare aux Eaux-Vives; c'est pourquoi, dès qu'il a pris connaissance de cette pétition, il a pensé que la seule solution logique était celle de faire des Eaux-Vives la deuxième grande gare de Genève.

Sur le soutien du Canton et surtout de la Confédération à ce projet?

En principe, la Confédération verse entre 800 et 900 millions pour le projet CEVA, qui n'auraient pas dû être pris sur le compte du financement des transports

publics. A Berne, il tente lui-même de faire en sorte que les gens comprennent cette logique, mais Genève a un retard monumental à rattraper. Concernant une gare en sous-sol, elle coûterait bien plus cher, et en plus il y aurait un grand problème d'interconnectivité; il faudrait en effet construire ici une structure telle que celle de la nouvelle gare de Berlin, où les trains transitent très profondément dans le sous-sol, et sur deux niveaux. Par contre, le financement prévu pour ajouter trois voies supplémentaires à Cornavin serait largement suffisant pour couvrir l'intervention suggérée aux Eaux-Vives, pour autant que l'on réserve au plus vite le volume nécessaire en sous-sol.

Position des partis et vote

Le Parti socialiste soutient le renvoi de cette pétition au Conseil administratif. D'autres solutions semblent possibles; plusieurs acteurs, notamment au sein des services auditionnés de l'Etat, semblent aller dans ce sens. D'après ces différentes auditions, ils ont pu voir que beaucoup de négociations étaient en cours avec les CFF, et comme le Canton a apparemment de la peine à faire entendre sa voix, elle propose de renvoyer cette pétition au Conseil administratif et de l'inciter à étudier des solutions alternatives, d'entente avec le DIME, compte tenu du fait que le territoire genevois pourrait accueillir un autre développement du réseau ferroviaire.

Le Parti démocrate-chrétien rejoint également ce renvoi et insiste sur la transparence et l'accès à l'information qui semble bien être problématique. Concernant les deux dernières demandes de la pétition, une étude est effectivement en cours, qui devrait donner ses résultats dans deux ans. Pourtant, ils ne peuvent pas se permettre de geler les travaux pendant si longtemps, donc dans ces conditions le renvoi au Conseil administratif est la meilleure solution, sachant aussi que Genève ne peut pas faire l'économie d'une réflexion sur le maillage ferroviaire.

Le groupe des Verts votera également le renvoi au Conseil administratif de cette pétition. Il était opposé dès le début à la démolition d'une partie d'un quartier. D'autre part, le groupe soutient aussi le développement du réseau ferroviaire, c'est pourquoi les Verts sont particulièrement ravis de l'audition de la DGM, qui leur a montré qu'il existe d'autres solutions et qu'ils ne se trouvent pas dans l'impasse. Comme la troisième invite de la pétition demande que l'on exige des CFF un autre concept, elle espère que le Conseil administratif fera en sorte que les CFF réfléchissent de manière plus approfondie à cette nouvelle possibilité de projet, proposé pour la gare des Eaux-Vives. Par ailleurs, elle espère également que le Conseil administratif appliquera la première invite et qu'il informera la population, car ce serait assez intéressant de constater le soutien populaire au quartier des Grottes. Sur l'heure, toute cette question est traitée de manière très opaque, et il est assez dangereux que la population ne soit pas informée qu'il existe un risque qu'on détruise un quartier.

La représentante du Parti libéral-radical soutient le fait de vouloir mieux informer la population. En ce qui concerne le maintien de l'intégralité du quartier, en renonçant à la démolition de l'immeuble, il existe plusieurs façons de voir les choses: soit on soutient le fait que la Ville doit se développer, donc les vieilles constructions pourront éventuellement être démolies et remplacées par d'autres ailleurs, soit l'on décide que, si les CFF souhaitent faire cette intervention, ils doivent racheter les immeubles concernés, pour autant que les propriétaires soient vendeurs, après quoi ils pourront en faire ce qu'ils veulent. Concernant le troisième point de la pétition, qui demande que l'on «exige des CFF le concept d'une gare qui optimise la surface actuellement disponible», elle est personnellement tout à fait en faveur.

Pour l'Union démocratique du centre, les conseillers municipaux sont élus pour représenter la population, et les soucis exprimés par les pétitionnaires sont légitimes et dignes d'intérêt, notamment le premier point de la pétition, qui demande que la population soit informée. De plus, il ne peut pas accepter sans autres qu'un quartier soit tout d'un coup sacrifié, sous prétexte de la modernité, d'autant plus qu'il existe d'autres solutions. C'est pourquoi son groupe soutient le renvoi au Conseil administratif, en souhaitant que celui-ci prenne véritablement en considération cette pétition et qu'il arrive à se faire entendre.

Le groupe Ensemble à gauche est également en faveur du renvoi de cette pétition, pour les mêmes raisons évoquées par ses préopinants. Il suggère en outre d'insister auprès du Conseil administratif pour que soit relevée en priorité la nécessité de mieux informer les habitants sur l'avancement des travaux sur cet objet.

Pour le groupe radical, il est précisé qu'il ne peut cautionner le fait que l'on «exige de Berne», ainsi que cela figure dans le texte de la pétition, bien que les termes n'aient pas une réelle importance. Par ailleurs, s'il considère que cette pétition est assez importante et sérieuse pour qu'on en débattenne, ils se doivent alors de la renvoyer au Conseil administratif; quant aux demandes, il appartient au Conseil administratif de faire des propositions et au Conseil municipal de prendre ses dispositions.

Mis au vote, le renvoi au Conseil administratif de la pétition P-237 est accepté à l'unanimité de la commission.

Annexe: pétition P-237

