

Réponse du Conseil administratif à la motion du 21 février 2012 de MM. Morten Gisselbaek, Christian Zaugg, Tobias Schenebli, Olivier Baud, Pierre Vanek, Pierre Rumo, Pierre Gauthier, M^{mes} Brigitte Studer, Maria Pérez, Salika Wenger, Maria Casares, Vera Figurek, Nicole Valiquer Grecuccio, Laurence Fehlmann Rielle, Silvia Machado et M. Grégoire Carasso: «Oui à l'extension d'une gare! Non à la destruction d'un quartier!»

TEXTE DE LA MOTION

Considérant:

- la nécessité d'augmenter le transport ferroviaire dans le cadre du développement de l'agglomération et des mesures Rail 2030;
- les discussions entre la Ville de Genève, l'Etat de Genève et les Chemins de fer fédéraux;
- la nécessité de maintenir un nombre élevé de logements sociaux en zone urbaine;
- l'importance d'un centre-ville convivial avec le maintien de ses quartiers populaires ayant marqué l'histoire et le développement de Genève;
- le besoin d'un projet visionnaire pour un développement qui, à terme, ne se satisfera pas de deux voies supplémentaires;
- la possibilité, démontrée dans d'autres villes suisses, d'agrandir une gare sans empiéter sur les quartiers voisins,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif:

- à tout mettre en œuvre pour que l'agrandissement de la gare de Cornavin ne détruise pas la ville et des lieux d'habitation;
- à prendre les dispositions nécessaires au maintien de la mixité sociale en ville en évitant les déplacements des populations de classes modeste et moyenne vers la périphérie;
- à privilégier un projet d'extension qui respecte les quartiers et ne détruise pas la ville et les lieux d'habitation, et étudier de manière approfondie un agrandissement souterrain ainsi qu'une extension sur les terrains situés au nord de la gare;
- à engager les moyens nécessaires pour inviter les autorités fédérales à développer un réseau ferroviaire véritablement d'avenir en respectant le tissu urbain genevois, y compris dans le développement de ses gares.

RÉPONSE DU CONSEIL ADMINISTRATIF

Il convient de rappeler que, au moment du dépôt de cette motion, la plus grande incertitude régnait quant à l'avenir de la partie sud du quartier des Grottes. En effet, pour accompagner le développement de l'Arc lémanique et répondre à l'évolution des besoins de mobilité en transports publics, il s'est avéré nécessaire de doubler la capacité des trains, d'augmenter leur cadence et de transformer les gares. Il a ainsi été établi que le nœud ferroviaire de Genève devait être agrandi pour absorber la forte hausse du nombre de voyageurs et permettre un doublement de l'offre à l'horizon 2025, soit environ 100 000 voyageurs journaliers.

Dans un premier temps, les CFF et le Canton ont mené des études afin d'évaluer l'option de déplacer la gare principale de Genève. L'analyse des sites envisagés, tels que la Praille et Genève-Aéroport, a conduit à les écarter pour des raisons de faisabilité technique et financière au profit d'un développement de l'actuelle gare de Cornavin.

Cette extension, nécessitant d'ajouter deux voies ferrées à l'horizon 2025, a fait l'objet d'une première proposition de la part des CFF en 2009. Le projet, qui consistait à implanter ces deux quais en surface, à l'arrière de la gare, aurait eu pour conséquence la démolition de près de 500 logements dans le quartier des Grottes.

Face au désaccord de la Ville de Genève à l'encontre de cette proposition et compte tenu des mouvements citoyens qui se sont mobilisés pour s'opposer à ce projet qui aurait conduit à la démolition d'un nombre substantiel de logements abordables du quartier des Grottes, la Ville et le Canton de Genève et les CFF ont conduit une expertise indépendante afin de développer une variante d'extension souterraine puis à la comparer avec le projet d'extension en surface.

Les conclusions de cette expertise ont été validées par l'ensemble des partenaires et, le 1^{er} juillet 2013, les CFF, l'Office fédéral des transports (OFT), le Canton de Genève et la Ville de Genève ont unanimement retenu l'option d'une extension souterraine au motif qu'elle permet de développer, dès sa mise en service, des fonctionnalités plus performantes que la variante en surface.

Le projet ferroviaire a ensuite été consolidé par l'étude préliminaire de plusieurs variantes d'extension souterraine menée sous le pilotage conjoint des CFF, de l'OFT, du Canton et de la Ville de Genève. Cette étude a révélé une complexité des travaux et des contraintes sécuritaires plus lourdes que prévu, induisant un écart des coûts par rapport à l'expertise précitée. Cela a conduit les autorités cantonales et municipales à déposer auprès du Grand Conseil, respectivement du Conseil municipal, des demandes de financement complémentaires actuellement en cours d'examen auprès des commissions concernées.

En conclusion, les préoccupations contenues dans cette motion visant à limiter l'impact de l'extension ferroviaire de Cornavin sur les quartiers existants tout en soutenant pleinement l'essor du rail sont pleinement partagées par le Conseil administratif qui a mené depuis 2010 les démarches précitées.

Au nom du Conseil administratif

Le directeur général:
Jacques Moret

Le conseiller administratif:
Rémy Pagani