Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la motion du 21 février 2012 de MM. Morten Gisselbaek, Christian Zaugg, Tobias Schnebli, 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!»

Rapport de M. Christo Ivanov.

La motion M-998 a été renvoyée à la commission de l'aménagement et de l'environnement lors de la séance plénière du 21 février 2012. La commission l'a traitée les 12 et 19 juin 2012, 4 et 18 septembre 2012, 2 et 16 octobre 2012, et le 13 novembre 2012, sous la présidence successive de M^{me} Laurence Fehlmann Rielle et de M. Vincent Schaller.

Rappel 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 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 exiger des Chemins de fer fédéraux de proposer de nouveaux projets d’extension qui respectent les quartiers de la gare et d’étudier de manière approfondie un agrandissement souterrain, ainsi qu’une extension sur les terrains situés au nord de la gare;
- à prendre contact avec le Conseil d’Etat pour qu’il étudie le projet d’implantation d’une gare centrale à Genève, sur un autre site que celui de Cornavin;
- 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.

Dans son exposé des motifs, la motion M-998 rappelle la nécessité d’augmenter le transport ferroviaire dans la cadre du développement de l’agglomération et des mesures Rail 2030. Elle mentionne les discussions entre la Ville de Genève, l’Etat de Genève et les Chemins de fer fédéraux (CFF).

Elle relève également la nécessité de maintenir un nombre élevé de logements sociaux en zone urbaine afin de maintenir un centre-ville convivial fait de quartiers populaires. Ce projet se doit d’être visionnaire tout en agrandissant, comme dans d’autres villes de Suisse, une gare sans empiéter sur les quartiers voisins.

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif de tout mettre en œuvre pour que l’agrandissement de la gare Cornavin ne détruise pas la ville et ses lieux d’habitation, de maintenir ainsi leur mixité sociale et éviter les déplacements des classes modestes en périphérie, d’exiger des CFF qu’ils proposent des projets d’extension respectant tout cela, d’inciter le Conseil d’Etat à étudier le projet d’implantation d’une gare centrale sur un autre site que celui de Cornavin, et enfin inviter les autorités fédérales à respecter le tissu urbain genevois dans le développement de son réseau ferroviaire et de ses gares.

Séance du 12 juin 2012

Audition de M. Rémy Pagani, conseiller administratif chargé du département des constructions et de l’aménagement

M. Pagani rappelle qu’il se bat depuis trois ans sur ce dossier, depuis l’autorisation de construire un hôtel dans le bas des Grottes et deux immeubles locaux. Les CFF se sont alors manifestés et ont racheté tous les terrains ainsi qu’un immeuble, ce que la loi fédérale permet ainsi que d’y faire ce qu’ils veulent pendant trois ans.

Il rappelle avoir fait recours au projet d’extension en surface de la gare et demandé à la Ville d’étudier le cas. Il précise que le projet des CFF ne serait qu’un «raccourci» de ce quartier à hauteur de 500 millions. Les CFF ont étudié d’autres localisations, gares souterraines sous l’aéroport ou sous la Praille à hau-

teur de 4 millions qui se concrétiseraient éventuellement en 2030 selon le potentiel d'investissement annuel, ce qui n'est pas possible. Le Canton a donc laissé tomber ces deux solutions. Il ajoute que deux options, gare Cornavin et Montbrillant, ont été abandonnées, l'une prônant le quartier des Grottes, l'autre trop onéreuse. Il reste donc deux autres solutions, une option souterraine (Groupe des 500) d'un spécialiste du rail extraordinaire planétairement connu, qui épargnerait les Grottes et améliorerait la cadence du CEVA. Ses services y sont favorables. Il signale ensuite qu'un groupe de pilotage est sur une étude de tunnelier ainsi qu'une étude ferroviaire. Les appels d'offres entreront en septembre et leurs résultats début 2013. Les CFF adhèrent à ce projet et ajouteraient même un troisième, voire un quatrième tunnel.

Questions des commissaires

Un commissaire demande qui va payer le «raccommodage». M. Pagani répond que les CFF ont prévu 240 millions de dédommagement, mais que la Ville devra investir progressivement 500 millions dans les aménagements. Le parc des Crottes devra être refait. Le magistrat transmettra les chiffres et précisera la ligne budgétaire exacte de l'étude.

Un autre commissaire demande comment la Ville fera pour arbitrer l'étude du groupe des 500 et celle des CFF.

M. Pagani répond que l'étude aura plusieurs variantes, portant sur deux et sur quatre voies.

Un autre commissaire, encore, note qu'il y a beaucoup de recours qui retardent le début des travaux et demande si les travaux souterrains ne seront pas plus longs qu'en surface et quelle sera la participation de la Ville de Genève, et qui décidera de tel ou tel projet.

M. Pagani répond que les experts reconnus au niveau ferroviaire se trouvent à l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), dont le spécialiste, et qu'il espère que celui-ci postulera à l'appel d'offre. Il ajoute qu'il n'a pas connaissance de recours à par celui de la Ville qui a été retiré. Si les CFF abandonnent le projet aérien, la Ville rachètera tous les terrains. Si l'option souterraine est la meilleure, elle sera choisie selon une volonté commune positive de la Ville, des CFF et du Canton.

M. Pagani évoque ensuite les financements du réseau ferroviaire suisse-allemand et signale que le saut-de-mouton estimé à 250 millions devra se faire à Sécheron et que cette somme pourrait être mise dans la solution souterraine.

Un précédent demande comment se fixera la quote-part entre la Ville, le Canton et les CFF.

Le magistrat répond que celle-ci n'a pas encore été définie.

M. Pagani argumente être en faveur d'une solution souterraine, ce qui empêcherait de détruire 380 logements bon marchés qui seraient remplacés par des plus chers.

Après plusieurs intervenants et argumentations, et compte tenu du montant de 790 millions arrêté par les CFF pour la gare, un commissaire demande finalement l'audition de ceux-ci.

Séance du 19 juin 2012

Discussion et délibération de la commission

Audition de M. David Favre, secrétaire général adjoint chargé de la mobilité à la Direction générale de la mobilité (DGM)

M. Favre déclare que ce projet fait couler beaucoup d'encre et que, à partir de 2018, le CEVA pourra être mis en service avec toute une série de prestations supplémentaires. Il précise que l'axe CFF Lausanne-Genève va bientôt être saturé et que, en 2030, le nombre de passagers passera de 50 000 à 100 000 par jour. La gare essaie bien de trouver des solutions mais, dès 2017, aucun train supplémentaire ne pourra rentrer à Cornavin. Dès 2025, si rien n'est fait, les trains devront s'arrêter à Lausanne avec toutes les conséquences dramatiques en découlant. Il rappelle que le bassin genevois est resté le parent pauvre de la Confédération au niveau de son développement. Malgré l'investissement de la Confédération tous les six ans de plusieurs milliards (de 3,5 à 6), et ce dès 2025, les Cantons devront mettre la main à la pâte. Dans ce paquet de 2025, une ligne de 100 millions est prévue pour Genève.

Une ligne est également prévue pour la gare de Lausanne. Genève a su mettre en avant ses enjeux et la nécessité de monter le paquet à 6 milliards de francs, mais Zurich trouve cela inacceptable. La concurrence entre régions est rude. Si Genève loupe le train de 2025, ce serait catastrophique.

M^{me} Künzler s'est déplacée à plusieurs reprises à Berne et les travaux pourraient démarrer en 2022.

Il rappelle que le CEVA sera une première étape et que la solution des CFF sera une option pérenne. La gare Cornavin restera le centre du trafic. Il déclare encore que le Canton n'a pas la compétence de décider pour les CFF et la Confédération des financements dans la gare Cornavin qui est un territoire fédéral.

Il mentionne ensuite que les CFF ont retenu la variante des Grottes et estiment l'impact sur les logements détruits sera moins grand que ce que la Ville préconise.

Les CFF parlent bien d'un raccomodage de quartier, alors que la Ville imagine un remodelage général derrière la gare.

Il remarque qu'une variante souterraine a été proposée par le Collectif 500 en connexion directe avec le CEVA. Les CFF ont étudié cette variante et ont conclu que sa réalisation coûterait le double (1,7 milliard de francs au lieu de 800 millions de francs). Ces études vont être reprises à zéro et la Confédération va aider Genève à monter le cahier des charges de cette étude; cependant, elle ne mettra pas un franc. Il s'agit maintenant de se battre à Berne pour obtenir ces 800 millions de francs.

Questions des commissaires

Un commissaire revient sur la variante quatre voies plus une en tunnel ou deux voies, variante du Groupe des 500, et demande si la future gare de Châtelaine sera incluse dans le projet.

M. Favre répond que les 800 millions de francs correspondent à une pré-étude pour deux voies supplémentaires. La variante à 1,7 milliard de francs prévoit deux voies souterraines et non quatre. Plus un saut-de-mouton et une trémie pour le trafic fret. Quant à la gare de Châtelaine, elle ne figure dans aucun projet.

Le même commissaire relève qu'il y aura de nombreux problèmes de circulation si la variante en surface est réalisée.

M. Favre répond qu'une étude conjointe, Canton, CFF et Ville de Genève a été faite. Il ajoute que la Ville souhaite aller loin dans le remodelage de l'urbanisation, l'impact serait de 350 logements et qu'il est nécessaire de se poser des questions sur l'interface de la gare qui est une occasion éventuelle pour reprendre l'ensemble. Il évoque la variante des 500 et ajoute qu'il ne faut ni surestimer les coûts ni les sous-estimer.

Le même commissaire remarque que les CFF sont en train de racheter des immeubles dans la zone des Grottes.

Un autre commissaire ajoute que le discours des CFF ressemble à celui du Canton, que celui-ci a pris trente ans de retard et ne prend pas position et que les 800 millions n'existent dans aucun paquet.

M. Favre répond que les 3,5 milliards semblent insuffisants, que la Confédération peut trouver des solutions pour trouver cet argent et que les discussions sur les 6 milliards de francs sont très avancées. La vision est très claire dans le bassin lémanique jusqu'en 2050, le Canton se positionne dans cette perspective et est la locomotive avec la Confédération dans cette prise de conscience, et non les CFF. Si le projet des CFF était clair, une expertise indépendante ne serait pas nécessaire.

Le commissaire précédent mentionne une raquette prévue dans le plan et demande ce qu'il en est.

M. Favre répond que le Canton va se battre pour cette boucle, mais que le nœud de Châtelaine intervient avant cette boucle.

Une autre commissaire demande si les 240 millions de francs pour rembourser les propriétaires sont inclus dans les 800 millions de francs.

M. Favre répond que tout va être repris et ajoute qu'un montant est prévu dans l'enveloppe pour réparer les impacts. Il ajoute que la Confédération garantit la cohérence du développement du réseau, et que cette réalité aboutit à une situation cruelle qui nécessite 40 milliards d'investissements, et que Zurich a également ses besoins.

La même commissaire déclare ensuite que l'expertise doit être crédible et validée.

M. Favre répond qu'il y aura deux variantes et que l'objectif de cette expertise est bien de parvenir à une solution.

Une autre commissaire remarque que la problématique était similaire avec le CEVA.

M. Favre précise que les Suisses alémaniques comprennent la croissance démographique du bassin genevois, que le Canton doit avoir un rôle proactif en matière ferroviaire, et signale qu'il faut se battre à Berne pour défendre ce projet car, pour Zurich, la Suisse c'est Zurich.

La même commissaire relève qu'il faudrait lier le problème du transport des matières dangereuses à cette question, car Genève rapporte beaucoup d'argent à la Confédération.

M. Favre acquiesce mais rappelle que Zurich donne tout autant et imagine que la Confédération indiquera que, pour les matières dangereuses, il faudra créer un tube indépendant.

Cette même commissaire trouve que Zurich s'est accaparé des moyens alors qu'il s'agit d'un canton de campagne.

M. Favre répond que Genève se défend en rappelant l'importance du bassin lémanique, mais qu'il ne faudrait pas que les hésitations sur la gare Cornavin donnent mauvaise impression.

Une autre commissaire demande s'il ne faudrait pas faire passer les produits dangereux par un itinéraire de traverse et non en surface.

M. Favre déclare que la Confédération est seule à même de juger car elle ne fait pas n'importe quoi en la matière et qu'il existe des normes très précises. Ce problème spécifique n'a pas été soulevé dans la variante souterraine.

Cette même commissaire demande combien ont coûté les études qui semblent partir dans tous les sens.

M. Favre répond qu'il faut dix ans pour mener un tel projet d'infrastructure, mais que les études ne partent plus dans tous les sens. Les CFF ne fonctionnent pas qu'à l'interne pour ce genre de projet, plusieurs expertises vont être menées, notamment financière, de génie-civil, de faisabilité, et pense que l'EPFL sera parmi les mandataires.

Une troisième commissaire aimerait comprendre la logique de négociation du Canton face à la Confédération et face aux CFF, et également comprendre la logique de la création d'une gare à Châtelaine.

M. Favre indique que le Canton est en accord avec les CFF sur plusieurs points. Rien n'est simple. Le Canton n'est pas compétent au niveau ferroviaire ni au niveau de la gare Cornavin. Les CFF ont conscience qu'ils doivent discuter avec les cantons. La Confédération a des pouvoirs énormes en la matière. Le besoin relève de la mobilité, laquelle dépend du développement de la gare. Le Canton ne devrait pas préférer une variante par rapport à une autre puisque ce n'est pas lui qui finance. Le Canton a besoin de déplacement pour accueillir les habitants et les emplois supplémentaires. Quant aux Grottes, ce sont, d'un côté, des logements détruits mais, de l'autre, 50 000 passagers de plus par jour.

Cette même commissaire remarque que la destruction de ces logements peut être remplacée par des pendulaires.

M. Favre répond par la négative et qu'il est question de construire 350 logements et il se demande si une gare souterraine ne permettrait pas d'avoir une interface plus satisfaisante, et que le débat porte sur un développement en 2025. Les CFF n'apprécient pas le projet de Châtelaine qui représente un arrêt et un sillon de plus, mais garder Châtelaine dans le cadre du développement du RER (réseau saturé entre La Plaine et Genève) serait bien et que, pour ce faire, il faut développer la gare Cornavin.

Un précédent commissaire est effaré de savoir que les travaux ne commenceront pas avant 2022. Et que dix ans d'études pour définir une variante est un délai très long.

M. Favre répond qu'une telle étude ferroviaire nécessite bien dix ans.

Un autre commissaire demande quels sont les délais pour discuter encore à Genève et avoir accès à l'argent de la Confédération avant que celle-ci ne l'exclue s'il y a trop de projets concurrents à Genève.

M. Favre répond que la Ville et le Canton ont écrit à la Confédération ensemble pour indiquer la volonté de Genève et que cela a entraîné un effet positif à Berne.

Séance du 4 septembre 2012

Discussion et délibération de la commission

Audition de M. Laurent Staffelbach, délégué de la direction de CFF Infrastructure, chef de projet général Léman 2030

M. Staffelbach rappelle que la gare de Genève est une urgence ferroviaire, ainsi qu'un problème de logement et une bulle immobilière. Les CFF, à Genève (Lancy Pont Rouge), développent 600 logements sociaux qui seront sur le marché en 2020. Aux Eaux-Vives, 360 logements. Les CFF proposent une solution au problème. Le trafic ferroviaire dans le bassin lémanique atteint un stade critique, ainsi que le trafic régional La Plaine-Genève. L'arc lémanique voit deux problèmes, celui de Lausanne et de Genève. Le projet de Lausanne doit encore être avalisé par le Parlement. Comme le Conseil fédéral a prévu une enveloppe de 3,5 milliards de francs pour le tunnel de Kestenbergl, rien ne couvre l'extension de la gare de Genève. Il s'agit donc de définir une enveloppe de 6 milliards de francs et, ce qui est déterminant, demeure la maturité du projet. Le Suisse moyen se déplace à hauteur de 35 kilomètres par jour. Genève, contrairement à Bâle, Berne et Zurich, ne dispose pas d'un réseau de transport public suffisant. Genève a du retard. La Suisse romande se développe depuis six ans en termes démographiques et économiques, ce qui dépasse le dynamisme zurichois en raison de sa diversité. Comme le développement économique a surtout lieu au centre des villes alors que le développement démographique se fait en dehors, cela implique un phénomène de pendularité et qu'il serait même possible d'envisager un doublement de la demande en 2030.

La gare absorbera sans difficulté le trafic CEVA à l'horizon de 2018, mais atteindra sa capacité maximum. Il ajoute que créer une gare à la Praille placerait Cornavin au niveau de la gare des Eaux-Vives et impliquerait une gare souterraine. Cette opération coûterait entre 1,6 et 2,3 milliards de francs simplement pour obtenir le terrain nécessaire, et que l'opération se monterait à 6,5 milliards, cette somme correspondant au financement des CFF sur l'ensemble de la Suisse. Ce projet demanderait trente ans de travaux, ce qui paraît un non-sens.

L'emplacement de Cornavin représente donc la meilleure option. Il mentionne qu'une variante aérienne a été étudiée. La variante souterraine nécessite de définir un concept d'exploitation. Une gare dévolue au réseau national suisse devrait permettre de repartir en direction de l'aéroport. Il déclare que la variante du Collectif 500 serait dévolue au trafic franco-valdo-genevois, sous le faisceau de voies actuelles et que cette gare n'absorberait pas de trafic fret avant 2050. Le prix des mètres provient d'une base de données des CFF et le montant articulé s'élève à 1,7 milliard de francs.

Quant à l'option en surface (variante Nord et Montbrillant), cette solution signifie un impact sur le quartier des Grottes. L'extension vers Montbrillant n'est plus retenue. C'est la solution Nord qu'il faut retenir. Deux sauts-de-moutons devraient

être installés (à Châtelaine et à Sécheron). Cette stratégie ne prévoit pas d'autre extension en surface après 2050 et se conçoit par étapes finançables. Le coût total de l'option en surface serait de 850 millions de francs couvrant tous les coûts. Deux interventions en surface ont été développées. Dans l'intervention dite image directrice, 350 logements seraient détruits et 300 reconstruits au même endroit.

Quant aux délais, la variante Nord permet une entrée en service en 2025, ce qui est une condition de la Confédération. La version souterraine ne serait pas mise en service avant 2030, pour autant que les financements soient acquis. Aussi longtemps que la Ville de Genève ne sait pas quelle option choisir, le danger subsistera avec Zurich qui pourra arguer que le projet genevois n'est pas abouti.

Les CFF viennent de signer une convention avec Lausanne pour un problème similaire au problème genevois et aimeraient trouver une issue similaire à Genève.

La stratégie de la gare Cornavin, option Nord, est la seule envisageable.

Questions des commissaires

Une commissaire demande à l'égard de la variante Praille si les travaux débutteraient bien en 2030 et soulèvent certains points.

M. Staffelbach acquiesce qu'il serait nécessaire d'attendre le financement fédéral. Quant aux destructions relevées par la commissaire elles seront moindres. Quant à la pente de 40 pour mille, plus raide, en lieu et place d'une pente de 25 pour mille pour un trafic international, son impact serait faible.

Un commissaire relève les trente ans de retard à Genève contrairement à Bâle.

M. Staffelbach stipule que Bâle a un système de transport régional et qu'il est nécessaire de faire la même chose à Genève pour rattraper le retard. Genève possède les quais nécessaires pour accueillir les futurs trains de 400 m. qui seront en service en 2015.

Il est remarqué, par le même commissaire, que le CEVA va dans le bon sens, ce que M. Staffelbach acquiesce. Le CEVA sera mis en service en 2017 et sera absorbé par la gare Cornavin qui, dès lors, ne pourra pas accepter de développements supplémentaires.

Un commissaire relève que le nombre de passagers entre Lausanne et Genève est passé de 2000 par jour à 25 000 en dix ans. Dans vingt ans ce serait 200 000, deux quais supplémentaires seront-ils suffisants?

M. Staffelbach mentionne que la stratégie d'extension du nœud genevois passe par quatre étapes successives et que l'addition des mesures prises permettra de quadrupler le nombre de places assises, sans extension supplémentaire en surface.

Un autre commissaire demande quelle sera l'augmentation des trains vers Genève lorsque le projet de la gare de Lausanne sera terminé.

M. Staffelbach ajoute que ce projet ne vise pas à une augmentation de sa capacité.

Le même commissaire revient sur le saut-de-mouton entre Cornavin et Châtelaine et demande quel est son coût.

M. Staffelbach répond qu'une installation de ce type se monte à 250 millions de francs et qu'elle est indispensable pour un passage au quart d'heure entre La Plaine et Cornavin. Une enveloppe de 96 millions de francs est envisagée pour modifier les hauteurs des quais.

Un commissaire se demande ce qu'il en est des oppositions et de leurs impacts.

M. Staffelbach remarque que les oppositions pourraient aller jusqu'au Tribunal fédéral et précise que les CFF redoutent ce type d'opposition.

Cette même commissaire demande pourquoi les CFF ne proposent pas de remplacer les 70 logements perdus.

M. Staffelbach répond que les logements prévus à la Praille pourraient remplacer ceux perdus aux Grottes, et que les CFF étudient la faisabilité de 50 logements à Châtelaine.

Plusieurs questions sont posées dans le cadre du projet d'agglomération: voies au-delà de la Plaine, liaison entre Thônex et la France, résurgence à Chambésy.

M. Staffelbach précise que la galerie RE venant d'Annemasse sortirait à Chambésy. Le Groupe 500 ne prévoit pas de sortie à ce niveau mais que cette galerie est nécessaire pour absorber le trafic. Le trafic fret continuera à passer en surface car une extension en sous-sol n'est pas prise en compte dans le 1,7 milliard de francs.

Un des commissaires remarque que les logements à Pont-Rouge ne seront pas que du HBM.

M. Staffelbach répond que les projets Pont-Rouge et Chêne-Bourg sont planifiés par les CFF et le Canton depuis longtemps. Pont-Rouge et Eaux-Vives sont en zone de développement et nécessitent un contrôle de l'Etat sur les loyers, contrairement à Chêne-Bourg. L'opération d'extension de la gare n'est pas une opération immobilière pour les CFF. Le seul terrain acheté serait attribué à l'extension de la gare. Il précise encore que 600 logements sont prévus à Pont-Rouge, 200 en location et 200 en PPE. Le bénéfice de la promotion sera versé au financement du CEVA. Les CFF ne tireront aucun profit de ces opérations. Le bénéfice des CFF de 240 millions de francs le long du CEVA y sera attribué.

Un commissaire souhaite obtenir le détail du calcul des 1,7 milliard de francs ainsi que la convention de 2007 entre la Ville et les CFF.

Une commissaire demande quand seront réalisés les logements derrière la gare et si le coût de ces derniers est inclus dans l'enveloppe.

M. Favre ajoute que les logements de Pont-Rouge arriveront sur le marché avant la destruction du bas du quartier des Grottes. C'est un projet qui va par étape et que c'est à la Ville de Genève de mettre en place une stratégie d'urbanisation.

Un autre commissaire demande quelle sera l'intensification du trafic vis-à-vis de la France.

M. Staffelbach n'a pas la réponse, mais il est possible que Genève connaisse une intensification du trafic TGV.

M. Staffelbach est remercié par le président.

Un commissaire aimerait savoir ce que pense M. Pagani à présent que les études sont terminées.

Un autre commissaire déclare que l'avis de M. Pagani ne changera pas le sien qui consiste à renvoyer le dossier au Conseil administratif.

Une commissaire soutient la demande d'audition du magistrat et dit qu'il est également question d'une proposition, elle aimerait savoir ce qu'il en est de l'étude qui a été lancée.

Une autre commissaire remarque que pendant toute la polémique sur le CEVA, il était question que la gare des Eaux-Vives devienne la gare de Genève et constate que ce n'est pas le cas.

Vote de l'audition de M. Pagani

Le vote est accepté par 12 oui (3 LR, 2 UDC, 1 DC, 2 Ve, 2 S, 2 EàG) et 3 absentions (1 S, 2 MCG).

Séance du 18 septembre 2012

Audition de M. Pagani, maire de la Ville de Genève qui s'est retiré et propose de venir lors d'une prochaine séance

Questions des commissaires

Une commissaire demande si la commission se prononcera tout de même sur ce crédit d'étude.

Un autre commissaire acquiesce.

Séance du 2 octobre 2012

Audition de M. Rémy Pagani, maire de la Ville de Genève, et de M. Vincent Kempf, ingénieur-urbaniste au Service d'urbanisme

M. Pagani déclare que M. Kempf a travaillé pour le CEVA avant d'être engagé par la Ville. Il rappelle que les personnes qui ont implanté la gare Cornavin jadis l'ont placée à la sortie de la Ville, et il pense que ce choix était judicieux. Il signale que le gare était axée en fonction de Lyon et non de Berne. La situation actuelle ressemble à celle d'il y a 150 ans puisque les questions qui se posent sont les mêmes. La Ville a forcé les CFF à mener une étude dans le but de répondre à ces questions et que ces études étaient souterraines. Les gares actuelles ne se font plus qu'en sous-sol. Les CFF ont démontré qu'il n'était pas possible de faire de gare à l'aéroport ou à la Praille sans dépenser des sommes énormes. La Ville a donc conclu avec les CFF que seul le site de Cornavin était envisageable avec quatre voies supplémentaires avant la fin du siècle car, à la fin du siècle, ce ne seront pas moins de 2 millions de personnes qui habiteront dans l'agglomération genevoise.

M. Kempf déclare qu'il y avait bien un PLQ en vigueur depuis octobre 2005 mais que les CFF déposèrent une opposition aux projets immobiliers en 2008. La même année, la Ville déposa une opposition contre l'autorisation de construire Cornavin. Ce litige déboucha sur une convention et une étude ferroviaire menée par les CFF et le Canton. Lorsque le CEVA entrera en service, la gare Cornavin sera à saturation et il est possible d'allonger les convois, modifications qui feraient perdurer la situation jusqu'en 2025, raison pour laquelle les CFF préconisent deux voies supplémentaires et un nouveau quai. Les CFF estiment que cela permettrait de gagner 40% de capacité, ce qui devrait suffire jusqu'en 2050. La variante qui a la préférence des CFF est d'accoler les deux voies supplémentaires au Nord de la gare d'ici à 2025. Le coût, qui avoisine les 835 millions de francs, prend en charge les infrastructures ferroviaires et un aménagement sommaire au-delà de la gare. C'est un bureau zurichois qui a été mandaté pour cette étude. Les lacunes de Cornavin ne se résoudre pas avec une gare agrandie. Il signale ensuite que l'espace public doit être recréé, ce qui impacte le front bâti, lequel sera impacté par les structures ferroviaires. L'agrandissement en surface permettrait de revoir l'urbanisation derrière la gare et de recréer un front bâti en liant le parc des Cromptettes. Les mandataires proposent de démolir l'îlot 13 qui ne correspondrait plus à la nouvelle situation et qui devrait être redéfini pour permettre le passage des mobilités douces. Il est aussi question d'agrandir le passage Montbrillant et concentrer les lignes dans cet espace, ce qui serait une intervention lourde. En fonction de ce projet, un certain nombre de bâtiments seraient détruits, mais la moitié des logements seraient reconstruits. Il évoque l'extension souterraine dont les CFF estiment les coûts à 1,7 milliard de francs avec des délais incompatibles avec l'échéance de 2025. Les conséquences seraient impor-

tantes à l'endroit des trémies d'accès à la gare souterraine. La Ville a demandé aux CFF et à la DGM de faire une expertise neutre afin de mettre en parallèle les deux variantes, raison de la proposition qui est présentée. La part de la Ville serait de 130 000 francs. Deux mandats seraient confiés, l'un pour le génie-civil, l'autre pour l'exploitation ferroviaire. Il signale encore que le planning est serré puisqu'il est de quatre mois. La Ville estime que l'expertise doit être conduite par le Canton et doit inclure des développements connexes.

Questions des commissaires

Un commissaire remarque que Zurich s'est vue financer ses aménagements et demande quelle est l'estimation de l'impact de la variante en surface.

M. Kempf répond que la démolition/reconstruction et la création des espaces publics se monte à 500 millions de francs.

Ce même commissaire se demande si ces 500 millions de francs sont intégrés dans le montant de 1,7 milliard de francs.

Il lui est répondu que la Ville n'a pas le détail de ce budget. Les relogements et expropriations n'ont pas été estimés.

Toujours ce même commissaire remarque que le saut-de-mouton de la variante en surface ne présente plus qu'un écart de 100 millions de francs avec la variante souterraine et demande ensuite à M. Pagani si Genève ne pourrait pas récupérer la manne bernoise que Neuchâtel a refusé.

M. Pagani répond que le paquet de la Confédération est de 3,6 milliards de francs. La gare de Lausanne y figure mais pas Cornavin. Plusieurs projets sont débattus par rapport à l'idée d'augmenter cette enveloppe à 6,5 milliards de francs.

Toujours le même commissaire d'ajouter si l'étude pourrait étudier la possibilité de quatre voies souterraines.

M. Pagani acquiesce, l'EPFL étudiera cela.

Un autre commissaire remarque que ces deux voies supplémentaires accueilleront des trains supplémentaires et demande à quoi il faut s'attendre par rapport au réseau extérieur.

M. Kempf répond que de nouveaux aiguillages sont envisagés ainsi que la réfection de l'électrification.

M. Pagani salue l'intelligence des gens des CFF et remarque que le souterrain est la meilleure solution et que la Ville pourrait avancer l'argent pour ce projet. Il

serait également nécessaire de dégorger Châtelaine avec deux voies supplémentaires et deux sauts-de-moutons.

Le même commissaire demande quelle est la probabilité d'acceptation des CFF par rapport à ce projet souterrain.

M. Pagani répond que, lorsque le rapport de l'EPFL sera tombé, les CFF conviendront que la solution souterraine est plus intelligente.

Un autre commissaire demande ce que la Ville fera si l'option la plus raisonnable est aérienne.

M. Pagani répond que la Ville acceptera cette variante.

Le même commissaire pense qu'il aura des recours contre la variante souterraine en raison des trémies d'accès.

M. Pagani répond que les accès seront à Sécheron et à Saint-Jean, là où il y a de la place.

Toujours le même commissaire demande à voir les conclusions de cette étude et demande encore si la DGM partage la position des CFF.

M. Pagani acquiesce.

Le commissaire suivant doute de la courbe d'augmentation des voyageurs avec un doublement entre 2005 et 2010 et, si la croissance continue sur le même rythme, un nouveau doublement interviendrait en 2020. Il se demande si cet aspect ne permettrait pas de favoriser la variante souterraine.

M. Pagani ne veut pas faire le procès des CFF sur ce plan-là.

Une commissaire se demande ce qu'il en est de l'agenda.

M. Pagani répond que les chambres devaient se prononcer d'ici à la fin de l'année mais que la décision a été repoussée en début d'année prochaine. La décision dépendra de la conjoncture financière de la Confédération. Il espère que le Canton validera l'option de l'expertise de l'EPFL. Les CFF ont indiqué participer financièrement à l'étude que si les conclusions aboutissaient à ce que la variante souterraine soit la meilleure.

Une commissaire relève l'audition du représentant des CFF qui indiquait qu'il ne fallait pas loucher le coche sous peine d'attendre une trentaine d'années supplémentaires.

M. Pagani précise que tout le monde est d'accord pour dire que les 790 millions de francs de la Confédération doivent être versés sur la gare Cornavin.

Une autre commissaire revient sur la question des Chambres fédérales et remarque qu'il est question de sept mois au lieu de quatre pour le rendu des

conclusions, et que le résultat tombera donc en avril. La première session des Chambres étant au mois de mars, comment convaincre les parlementaires d'accorder à Genève un budget alors que l'étude ne sera pas terminée.

M. Pagani répond qu'un courrier a été adressé à M^{me} Leuthard pour lui signifier l'urgence de l'agrandissement de la gare Cornavin et que les 790 millions de francs sont une nécessité quelle que soit la variante choisie.

La même commissaire demande ce qui permet de penser que les Chambres octroieront cet argent à Genève.

M. Pagani relève que les débats sont vifs sur des projets de tunnels mais que les experts fédéraux ont montré aux Chambres que le réseau ne pourra pas être développé ce qui handicaperait Zurich, si Cornavin n'est pas agrandie.

Un autre commissaire pense qu'il faudrait évaluer les coûts de réaménagement de la place de Cornavin quelle que soit la variante retenue.

M. Kempf stipule que cette question n'est pas une position défendue par la DGM si cela coûte des sous.

Le même commissaire répond que c'est la Ville qui devra payer.

M. Pagani précise que ces aménagements se monteront à 500 millions de francs.

Le même commissaire aimerait avoir le détail du coût de la place Montbrillant et connaître les estimations des PLQ envisagés.

M. Pagani répond que le coût est nul puisque les terrains ont été donnés, par conséquent que la place Montbrillant ne coûtera rien à la Ville.

Séance du 16 octobre 2012

Discussion et délibération de la commission

Un commissaire propose l'audition de M. Mettan, président d'ALP-Rail, qui a étudié la question de manière pointue.

Vote

Cette proposition d'audition est acceptée par 14 oui (2 Ve, 2 UDC, 1 DC, 3 LR, 3 S, 2 EàG, 1 MCG) et 1 abstention (MCG).

Le président signale ensuite que M. Staffelbach propose à la commission de venir à Lausanne pour voir les comptes du projet CFF.

Un commissaire rappelle qu'il s'agit d'une motion dont les enjeux sont clairs et il ne comprend pas pourquoi en retarder encore le vote.

Le président rappelle qu'il y a encore la proposition.

Le même commissaire rappelle qu'il était envisagé de voter la proposition sur le siège après les résultats de l'étude.

Une commissaire pense que les informations recueillies dans le cadre de la motion peuvent être reprises dans la proposition et qu'il serait regrettable de laisser partir à la casse un quartier comme les Grottes, qu'il est donc judicieux de procéder à cette audition et de se déplacer à Lausanne.

Le président précise que ce déplacement doit se faire de manière formelle.

Séance du 13 novembre 2012

Discussion et délibération de la commission

Audition de M. Guy Mettan, coprésident de ALP-Rail

M. Mettan rappelle que l'association ALP-Rail est évidemment concernée par l'avenir de la gare Cornavin. Il déclare avoir été en contact avec le Collectif 500. L'association a pris une position claire en faveur de l'option souterraine et se positionne en faveur de l'extension de la gare. Le projet souterrain permettrait de dégager le trafic inhérent au CEVA, tout en évitant de détruire la moitié des Grottes. Ce projet est réalisable, les pentes calculées sont judicieuses. Les coûts sont similaires au projet de surface des CFF en se basant sur ce qui s'est fait à Zurich. Son association est donc en opposition avec les CFF, notamment à cause des coûts qui ne sont pas très différents. Les CFF ajoutent un saut-de-mouton pour le projet souterrain alors qu'il n'est pas utile. La solution souterraine est également politique puisque la solution en surface générera un grand nombre d'oppositions. Ces blocages entraîneront des problèmes pour le développement de Genève. Cette option souterraine avantage la Ville qui n'aura pas à payer les aménagements en surface, elle pourrait dès lors participer aux coûts. Si Genève présente des fronts divisés, cela donnera des arguments à d'autres intervenants en Suisse devant les Chambres fédérales.

Questions des commissaires

Une commissaire demande pour quelle raison les CFF ont pris cette option et quelle est la position du Canton.

M. Mettan imagine que les CFF ont peut-être d'autres intérêts, comme au niveau immobilier, et que le responsable du projet des CFF ignore la réalité genevoise. Le Canton a pris position pour étudier les deux variantes et il est nécessaire d'attendre le résultat de cette analyse qui sera objective. Il sera toujours temps de mener une action politique par la suite. Cette étude devrait être publiée autour du mois d'avril. Les positions au sein du Grand Conseil sont mitigées.

Un autre commissaire observe que l'association s'occupe également de la ligne du Jura.

M. Mettan rappelle qu'il existe également une association qui milite pour une liaison sur Gex. Il faut essayer de faire coïncider les intérêts du trafic national et régional.

Le même commissaire se demande si son association a étudié la possibilité d'avoir quatre voies alors que le projet prévoit deux voies et quel serait la différence de coût.

M. Mettan répond que son association est en faveur de deux voies en sous-sol qui devraient suffire.

Le même commissaire se demande s'il ne faudrait pas être plus ambitieux et réaliser immédiatement quatre voies en sous-sol.

M. Mettan remarque que c'est une question d'argent.

Le même commissaire, rappelle que la commission du National a accepté le principe d'une augmentation de l'enveloppe budgétaire et pense que le projet de la gare Cornavin a de bonnes chances de se faire. Il n'y aura qu'une seule voie à Châtelaine, le projet de l'association résout-il ce problème?

M. Mettan répond par la négative et indique que les trains de marchandise pourront continuer de passer par les deux voies actuelles, alors que le CEVA passera en sous-sol.

Un autre commissaire demande quelles sont les chances qu'une variante souterraine plus chère soit acceptée par le Grand Conseil

M. Mettan répond que le Grand Conseil n'est pas saisi de ce problème. Cela dépend des montants et du climat mais qu'il n'y aura pas beaucoup de choix. Il imagine un *deal* entre la Ville et le Canton. Il s'agit d'un projet ultra prioritaire.

Une commissaire évoque le projet Sécheron et propose à la commission de se rendre sur place.

Une commissaire pense que cette motion garde toute sa raison d'être mais que la quatrième invite devrait être supprimée.

Une autre commissaire déclare que son groupe est d'accord de voter tout ce qui peut être fait pour éviter la destruction d'un quartier. Le point 4 ne sera pas voté par son parti.

Une troisième commissaire mentionne que les auditions lui ont permis de se forger son opinion et que l'option souterraine est plus raisonnable. Son groupe votera cette motion sans la quatrième invite.

Une quatrième commissaire suggère de réviser la troisième invite ou de la supprimer.

Un des commissaires précédents rappelle qu'un crédit a été voté et que le résultat de l'étude reviendra devant le Conseil. Il n'y a donc pas de raison de voter cette motion. Il n'est pas possible d'exiger quoi que ce soit des CFF. La présentation des CFF montrait ce qui était prévu pour Genève ces prochaines années. Il ne se voit donc pas voter ces invites. Il est néanmoins d'accord pour l'option souterraine si cette dernière présente un coût similaire à la solution en surface.

Un des commissaires précédents pense qu'il faut supprimer la quatrième, la troisième voire la cinquième invite.

Un autre commissaire déclare qu'il est important de voter cette motion et qu'il est difficile de faire changer la position des CFF. La Ville peut essayer de les faire changer de direction. Les CFF et la Confédération doivent prévoir un réseau d'avenir pour le chemin de fer à Genève, et qu'il serait judicieux d'avoir une unanimité sur l'option souterraine.

Un commissaire précédent répond qu'il n'est pas possible d'avoir une unanimité puisque les chiffres ne sont pas connus, que le débat en séance plénière était délicat et qu'il aurait fallu se contenter de procéder au vote. Il ne faut pas faire le jeu des Zurichois.

Une commissaire rappelle que supprimer 300 logements représente un coût pour Genève et sa classe moyenne, que la Ville met beaucoup d'argent pour construire des logements et que ces disparitions entraîneront des coûts importants au final. Elle regrette qu'il ne soit pas possible d'avoir un texte commun vis-à-vis de Berne.

Une autre commissaire est partisane que la Ville doit donner un signal pour ses aménagements ferroviaires. Quant à la troisième invite, il ne faut pas la supprimer, c'est la seule qui évoque l'option souterraine.

Un commissaire pense que le risque de voir les Chambres fédérales critiquer les divisions genevoises n'existe plus puisque la commission du National a procédé au vote.

Un autre commissaire est étonné que l'on n'ose pas dire à Genève ce que l'on veut en raison des montants. Bâle a tapé du poing sur la table en déclarant aux CFF qu'ils ne devaient pas toucher aux bâtiments.

Une commissaire rappelle que l'impact sur les infrastructures des TPG sera très fort et qu'il est regrettable de procéder si vite au vote sans avoir tous les éléments en main.

Une commissaire déclare qu'il doit être possible de proposer des amendements au sein de cette discussion.

Un commissaire relève qu'il y a une zone inutilisée à cinq minutes de la gare qui pourrait être utilisée en complément à l'option souterraine. Il rappelle que M. Pagani s'inclinera devant le résultat de l'étude quel qu'il soit.

Une autre commissaire est satisfaite que cette étude ait pu être décidée et qu'il est important de signifier la volonté de la Ville, tant à l'égard des CFF que de la Confédération.

Un commissaire remarque que le signe fort était le vote à l'unanimité lors de la séance plénière. Il ajoute ne pas être d'accord de voter ce texte.

Une commissaire signale qu'il faudra également voter l'attente d'un vote.

Un commissaire déclare qu'un grand nombre d'auditions ont été faites à ce sujet. La commission n'a pas voté jusqu'à présent afin de limiter les risques à Berne, mais il observe que ces risques n'existent plus et pense qu'il est légitime de prendre position par le biais d'une motion qui ne présente pas de contrainte légale.

Votes

Le principe du vote lors de cette séance est accepté par 8 oui (3 S, 2 EàG, 1 Ve, 1 DC, 1 LR) contre 6 non (2 LR, 2 UDC, 1 MCG, 1 Ve) et 1 abstention (MCG).

La suppression de la quatrième invite est acceptée à l'unanimité (3 LR, 3 S, EàG, 2 Ve, 1 DC, 2 UDC, 2 MCG).

La suppression de la cinquième est invite est refusée par 11 non (1 MCG, 2 UDC, 1 DC, 3 S, 2 EàG, 2 Ve) contre 4 oui (3 LR, 1 MCG).

Une commissaire propose un amendement pour la troisième invite: «...à privilégier un projet d'extension qui respecte les quartiers et ne détruit 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».

Cet amendement est accepté à l'unanimité (3 LR, 3 S, 2 EàG, 2 Ve, 1 DC, 2 UDC, 2 MCG).

La suppression de la seconde invite est refusée par 14 non (2 LR, 1 DC, 3 S, 2 EàG, 2 Ve, 2 UDC, 2 MCG) contre 3 oui (2 MCG, 1 LR).

La motion M-998 ainsi amendée est acceptée dans son ensemble par 14 oui (3 LR, 3 S, 2 EàG, 1 DC, 2 Ve, 2 UDC, 1 MCG) contre 1 abstention (MCG).

PROJET DE MOTION AMENDÉE

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif:

- à tout mettre en œuvre pour que l'agrandissement de la gare 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.