

Date de dépôt : 6 janvier 2015

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier l'initiative populaire 153 : Initiative Cornavin « Pour une extension souterraine de la gare »

Rapport de M. Pascal Spuhler

- | | |
|---|------------------------|
| 1. Arrêté du Conseil d'Etat constatant l'aboutissement de l'initiative, publié dans la Feuille d'avis officielle le | 18 octobre 2013 |
| 2. Dépôt du rapport du Conseil d'Etat au sujet de la validité et de la prise en considération de l'initiative, au plus tard le | 18 janvier 2014 |
| 3. Décision du Grand Conseil au sujet de la validité de l'initiative sur la base du rapport de la commission législative, au plus tard le | 18 juillet 2014 |
| 4. Sur la base du rapport de la commission désignée à cette fin, décision du Grand Conseil sur la prise en considération de l'initiative et sur l'opposition éventuelle d'un contreprojet, au plus tard le | 18 avril 2015 |
| 5. En cas d'opposition d'un contreprojet, adoption par le Grand Conseil du contreprojet, au plus tard le | 18 avril 2016 |

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports a étudié l'IN 153 lors de la séance du 2 décembre 2014, présidée par Daniel Zaugg.

La commission a été assistée dans ses travaux par M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat du Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA), M. David Favre, secrétaire général adjoint, DETA. M. Benoît Pavageau, directeur de la direction des transports collectifs.

Le procès-verbal a été tenu par M. Tazio Dello Buono, que nous remercions également.

Préambule

Il est assez rare d'avoir une belle unanimité dans le soutien d'un objet parlementaire, qui plus est pour le soutien d'une initiative populaire. C'est donc un réel privilège pour le rapporteur de majorité que je suis, de vous relater brièvement les travaux de la Commission des transports, lors de l'unique séance du 2 décembre 2014, concernant l'IN 153 Initiative Cornavin « Pour une extension souterraine de la gare ».

La commission a tout d'abord procédé à l'audition d'une délégation du Collectif 500, puis après une brève et enthousiaste discussion, la commission a décidé de se passer de toute autre audition et **d'accepter à l'unanimité** l'IN 153.

Audition de MM. Eder, Francey, Gisselbaek et Graf, représentants du Collectif 500

Le Collectif 500 s'est créé fin 2011, après deux réunions publiques, suite à la révélation du projet d'agrandissement de la gare qui allait entraîner la démolition d'environ 300 logements. Le Collectif ne s'oppose pas au développement des transports publics, mais, il est convaincu de la mauvaise qualité du projet des CFF. L'étude complète des travaux projetés a confirmé l'intuition du Collectif, qui a lancé en premier lieu une pétition puis l'IN 153, qui suivra le projet d'extension souterraine de M. Graf que le Collectif 500 a soutenu.

Le processus est allé de l'avant avec le soutien de la Ville qui a fait pression auprès des CFF. Dans le même temps, alors qu'une étude sur une variante souterraine est réalisée par l'EPFL et un bureau zurichois, l'initiative est lancée et 16'500 signatures sont récoltées en deux mois et demi. Le

Collectif 500 se décrit comme un mouvement citoyen apolitique qui compte une trentaine de membres et a obtenu un soutien généralisé bien au-delà du seul quartier des Grottes.

M. Francey est concerné par l'agrandissement de la gare, car il habite rue des Gares. Il estime que c'est l'arrogance des CFF qui a motivé le Collectif 500. Le projet était louche, les villes européennes construisant des gares souterraines. De plus, au niveau de la circulation, le projet de gare en surface n'était pas la panacée. Les annonces des CFF ont provoqué deux victimes de l'estimation des appartements. M. Francey explique avoir acheté un appartement de 4 pièces pour 490'000 F. Un de ses voisins a revendu le sien 200'000 F de moins, ce qui a mis la puce à l'oreille du Collectif 500. C'est l'arrivée de M. Graf, qui apportera une expertise technique, confirmant ainsi l'intuition du collectif pour qui la version souterraine semblait meilleure. Elle permet une cadence plus élevée mais également de disposer d'une construction générant moins de nuisances. Elle évite la construction de deux sauts de mouton extrêmement onéreux. Le coût total du projet en surface serait de 1,5 milliard, tandis que la version souterraine ne coûte que 1,2 milliard.

Selon le Collectif, la Confédération serait prête à payer le milliard qui aurait de toute façon dû être payé pour la gare en surface et le reste devrait être préfinancé par les autres partenaires (canton et Ville de Genève). Ainsi, la version souterraine ne plombera pas les finances du canton et elle a le support de l'Office fédéral des transports et des CFF, du Conseiller d'Etat et de la Ville. Il n'y a donc plus d'opposition. Le Collectif est confiant, en cas de vote, vu l'engouement de la récolte des signatures ; et si le Grand Conseil pouvait accepter l'initiative, deux ans seraient gagnés.

Le texte de l'initiative est assez souple vu la situation tendue pour le financement actuellement. Le texte demande de tout mettre en œuvre pour construire la gare souterraine.

M. Eder nous informe être le mandataire de l'initiative.

M. Graf habite le quartier des Grottes et a trouvé que le projet en surface était absurde, puisqu'une sortie ouest, indispensable, n'était pas prévue. Après avoir déposé son étude auprès des ingénieurs des CFF, ceux-ci ont déclaré que le projet était très bon. Leur rapport n'a pas été rendu public. La section immobilière des CFF a soutenu qu'il serait préférable de construire la gare en surface, puis développer le projet souterrain, ce qui est aberrant. Les ingénieurs, contrairement à CFF Immobilier, n'ont pas partagé ce point de vue. Les CFF avaient chiffré le projet à 1,7 milliard, ce qui, selon M. Graf,

n'était pas possible, puisque en comparaison, la gare de la Museumstrasse à Zurich (1^{ère} gare souterraine à 4 voies) avait coûté 730 millions, au total.

M. Graf soutient l'étude neutre effectuée par l'EPFL et un bureau zurichois.

Un commissaire (UDC) relève le mode de financement et souligne la hauteur de la dette du canton, se demande si le Collectif en est conscient. Il souligne également la qualité de la gare souterraine de Zurich.

M. Francey précise que l'on parle d'un préfinancement. La version en surface est plus chère, à cause des sauts de moutons, soit environ 1,5 milliard, alors que la version souterraine est estimée à 1,2 milliard. Le coût final est meilleur marché mais la clé de financement serait différente (1 milliard par la Confédération et le solde en préfinancement). Quant au coût du réaménagement du quartier, en cas de construction en surface, il serait supérieur au montant du préfinancement, car cela détruirait le quartier et modifierait le tracé du tram, ce qui impliquerait de grands aménagements, donc, le canton et la Ville sont gagnants avec la version souterraine. Il ajoute qu'il existe un projet immobilier pour la gare, mais il est bloqué depuis des années en raison de l'incertitude du développement de la gare.

M. Graf précise que la gare de Museumstrasse est un équivalent de la gare souhaitée à Genève et rappelle que les CFF avaient souhaité procéder en deux temps (surface puis sous-terrain), ce qui est grave.

Un commissaire (V) s'intéresse au rôle joué par CFF Immobilier dans le choix de la variante, et si celui-ci est lié à une opération de spéculation immobilière.

M. Gisselbaek confirme que le Collectif a eu cette impression et que les 3 rencontres avec les CFF l'ont renforcée, puisque le représentant ne comprenait pas les enjeux techniques et a déclaré que le prix du terrain était estimé à 5'000 F le m², mais qu'il comptait le valoriser à 25'000 m².

Un commissaire (MCG) est personnellement convaincu que l'IN 153 obtiendra un fort soutien, se demande même s'il y a un intérêt à maintenir l'initiative, le Conseil d'Etat semblant acquis et le Grand Conseil avait soutenu la pétition. Mais en revanche, il s'interroge sur l'après-2050.

M. Graf répond que la variante souterraine suffira largement jusqu'à 2050 et précise que lorsque les gares urbaines ne suffisent plus, les infrastructures sont déplacées à l'extérieur de la ville. A Zurich, Oerlikon prend déjà beaucoup d'importance, bien que la gare centrale suffise encore longtemps. Tel est aussi le cas à Londres et Paris. En effet, il n'est pas possible d'effectuer des extensions au centre à l'infini. Le projet des CFF prévoyait

une gare en surface (sans sortie ouest), avec ensuite une extension souterraine.

M. Eder ajoute que les CFF n'ont pas articulé de chiffre pour une extension en surface à l'horizon 2050.

Quant au maintien de l'initiative, M. Gisselbaek répond que le comité n'a pas besoin d'une victoire en votation populaire. Une adhésion au projet du Grand Conseil le satisferait grandement, afin d'aller de l'avant rapidement.

Un commissaire (UDC) se demande s'il serait intéressant de partir sur une variante à 4 voies et de rallonger le tunnel en direction de Bellegarde et si le projet souterrain des CFF conviendrait également.

M. Graf précise que le projet des bureaux de Zurich et Lausanne n'est pas exactement le projet de M. Graf, dont le coût est estimé à 800 millions. Les CFF pensent effectivement qu'il faudrait aller plus loin des deux côtés, raison pour laquelle ils ont estimé leur projet à 1,2 milliard.

M. Francey ajoute que les discussions avec les CFF ont débouché sur une organisation à plusieurs partenaires (Ville, canton, OFT) et le Collectif a confiance en Genève pour donner la bonne impulsion et recadrer le projet, si les CFF devaient s'en écarter.

Un commissaire (S) souligne que le Collectif 500 a amené un consensus autour du projet de gare souterraine, La votation FAIF a beaucoup porté sur la gare de Cornavin et a été acceptée à 76%. Il relève également que les CFF avaient mentionné un surcoût lié aux normes OPAM, en soutenant qu'il fallait une voie supplémentaire. Il demande davantage de renseignements sur ce point. Il précise aussi, que le Grand Conseil peut accepter l'initiative et la faire entrer directement dans la législation.

M. Graf répond qu'il s'agissait d'un coût de bluff. Les 800 millions projetés par M. Graf ont été acceptés par les ingénieurs des CFF, sans qu'ils puissent le déclarer publiquement. Dès lors, ils ont avancé qu'il était nécessaire de faire un tunnel exprès pour le fret, afin d'arriver à la somme de 1,7 milliard. Or, un tel aménagement n'est pas nécessaire. A Lausanne, la situation est bien pire au niveau de l'OPAM et il n'est pas possible de résoudre ce point.

Le Président relève que M. Graf a fait allusion à un rapport des CFF de nature confidentielle. Il demande si ce rapport est communicable.

M. Graf répond qu'il peut en lire quelques passages. En substance, il déclare que le projet est réalisable et très utile. Il indique que le DETA a reçu une copie du rapport.

M. Gisselbaek répond à deux commissaires (EAG et V), par l'affirmative concernant la parcelle vide non constructible pour le moment en raison du projet ferroviaire, des demandes d'autorisation de construire pour deux immeubles représentant une soixantaine de logement ainsi qu'un hôtel, qui ont été bloquées par un recours des CFF en 2009. Un travail sur le PLQ devra dans tous les cas être à nouveau effectué. Pour le moment, il semble que cette phase soit bloquée jusqu'au projet définitif de gare.

Le président relève que M. Francey est membre du Collectif 500 à titre personnel. Il demande quelle est la position du TCS sur l'initiative.

M. Francey répond que le TCS soutient l'IN 153, pour des questions de mobilité. M. Gisselbaek ajoute qu'il a l'adhésion des Verts, du PS, de l'ATE, d'Alprail, de l'ASLOCA, de la CGAS, d'autres coopératives. D'autres partis se sont prononcés mais n'ont pas voulu soutenir le projet officiellement.

M. GRAF conclut qu'il ne s'agit pas d'une question politique, mais d'une infrastructure nécessaire de Genève. Il convient de faire un projet de manière économique et Genève aurait tort de ne pas poursuivre la version souterraine.

Discussions

Le PLR annonce qu'il aimerait pouvoir voter lors de la séance sur l'initiative. Pour ce groupe, la situation est claire et il pense qu'il serait judicieux de montrer, pour une fois, que la commission peut travailler de manière efficace.

Le MCG, comme le PLR, pense que les différents partis ont pu se faire une idée sur la question depuis longtemps et la commission n'a pas besoin d'autres auditions pour prouver que l'initiative est une bonne solution. Il précise qu'il ne s'agit pas de voter un projet technique, mais d'adopter un principe et se réjouit de voter sur cet objet.

Les Verts, partagent les propos de leurs collègues. L'IN 153 va dans le sens du développement du rail à Genève, avec une vision de l'avenir. Un grand engouement de la commission serait positif.

L'UDC se rallie également à cette position. Le groupe UDC de la ville de Genève a beaucoup travaillé sur la question. La confiance règne et même si le projet de M. Graf ne coïncide pas exactement avec celui des CFF, des modifications resteraient possibles.

Les Socialistes s'étonnent de la proposition du PLR, puisque les demandes de vote immédiat sont généralement ceux utilisés contre les actes parlementaires qui déplaisent à la majorité. Ils estiment que l'initiative devrait bénéficier d'attention et de travail de la part de la commission.

Néanmoins, ils ne souhaitent pas freiner l'enthousiasme de la commission et ne sont donc pas favorables au vote lors de la séance. Un oui de la commission signifierait un engagement de tous les partis. Le peuple a accepté FAIF à 76 %. Il y a donc un consensus populaire sur l'extension souterraine de la gare Cornavin et le PS s'inscrit dans cette lignée en acceptant immédiatement l'initiative.

EAG se réjouit de l'enthousiasme de la commission et le commissaire tient à remercier leur magistrat en Ville de Genève qui s'est impliqué sur ce projet.

Le président remercie les commissaires de leur soutien unanime.

M. Barthassat se réjouit de l'unanimité de la commission sur le projet, qui n'a pas été évident au départ. A Berne, l'unanimité des députés genevois sur FAIF donnait une belle image du canton. L'initiative mérite d'être soutenue afin de donner une belle impulsion au canton. Il indique avoir beaucoup de plaisir à rencontrer les personnes du Collectif 500 car à l'époque, le Conseil d'Etat et les CFF ne souhaitaient pas les recevoir. Dans le suivi du développement du rail, une décision favorable sur cette initiative donnerait un beau signal pour Genève.

Le président met aux voix l'IN 153.

L'IN 153 est acceptée à l'unanimité de la commission par :

15 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Le président met aux voix le principe d'un contre-projet.

Le principe d'un contre-projet est refusé à l'unanimité de la commission par :

15 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Conclusion

Mesdames et Messieurs les députés, au nom de l'unanimité des membres de la Commission des transports, le rapporteur de majorité vous demande de soutenir et d'accepter l'IN 153 d'un OUI unanime et massif, afin que ce dossier avance le plus rapidement possible.

Secrétariat du Grand Conseil

IN 153

Initiative populaire cantonale

Initiative Cornavin « Pour une extension souterraine de la gare »

Le Collectif 500 a lancé l'initiative populaire cantonale formulée intitulée Initiative Cornavin « Pour une extension souterraine de la gare », qui a abouti.

Le tableau ci-dessous indique les dates ultimes auxquelles cette initiative doit être traitée aux différents stades du processus d'examen des initiatives prévus par la loi.

| | |
|---|------------------------|
| 1. Arrêté du Conseil d'Etat constatant l'aboutissement de l'initiative, publié dans la Feuille d'avis officielle le | 18 octobre 2013 |
| 2. Dépôt du rapport du Conseil d'Etat au sujet de la validité et de la prise en considération de l'initiative, au plus tard le | 18 janvier 2014 |
| 3. Décision du Grand Conseil au sujet de la validité de l'initiative sur la base du rapport de la commission législative, au plus tard le | 18 juillet 2014 |
| 4. Sur la base du rapport de la commission désignée à cette fin, décision du Grand Conseil sur la prise en considération de l'initiative et sur l'opposition éventuelle d'un contreprojet, au plus tard le | 18 avril 2015 |
| 5. En cas d'opposition d'un contreprojet, adoption par le Grand Conseil du contreprojet, au plus tard le | 18 avril 2016 |

Initiative populaire cantonale

Initiative Cornavin « Pour une extension souterraine de la gare »

Les citoyennes et citoyens soussigné-e-s, électrices et électeurs dans le canton de Genève, en application des articles 64 et 65B de la constitution de la République et canton de Genève, du 24 mai 1847, et des articles 86 à 93 de la loi sur l'exercice des droits politiques, du 15 octobre 1982, appuient la présente initiative formulée :

La loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988 (H 1 50), est modifiée comme suit :

Art. 5 bis Gare CFF de Cornavin (nouveau)

Dans le respect des compétences fédérales en la matière, l'Etat prend toutes les mesures relevant de sa compétence pour favoriser l'agrandissement de la gare de Cornavin dans une variante souterraine.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Genève est au cœur de l'agglomération franco-valdo-genevoise et son infrastructure ferroviaire doit être adaptée en conséquence.

OUI à une gare souterraine

Une gare souterraine répond aux besoins de Genève et de sa région. Cette solution préserve un quartier vivant et historique, engendre peu de nuisances et anticipe les extensions futures. Grâce aux deux voies souterraines vers le CEVA, le goulet d'étranglement entre Cornavin et Saint-Jean est résolu, la cadence des trains RER, nécessaires pour la région, est augmentée.

Contrairement à ce qu'avancent les CFF, le coût de la gare souterraine ne dépasse pas 1 milliard.

NON aux deux voies en surface (Projet CFF)

Ce projet entraîne d'importantes démolitions au centre-ville, un déplacement massif d'habitants et ne prévoit pas de déploiement du trafic vers l'ouest (CEVA) ni d'extension à long terme.

Quand on y regarde de plus près, la variante en surface des CFF coûte 1,335 milliard, soit 835 millions de construction + 500 millions de réaménagement aux frais du canton et de la ville de Genève.

EXTENSION DE LA GARE - UN ENJEU CAPITAL POUR GENÈVE NOUS SOMMES TOUS CONCERNÉS

Le réseau ferroviaire de Genève, 2^e ville de Suisse et cité frontière, est saturé.

L'extension de la gare de Genève Cornavin est nécessaire. La mise en service de la première étape est prévue pour 2025. Définir un plan urbanistique et de mobilité qui respecte les spécificités locales, sociales et environnementales, prenant en compte les extensions futures, tel est le défi du canton. La subvention de 790 millions, que la Confédération prévoit d'octroyer à Genève, donne au canton toute l'autonomie de décision quant à la variante à réaliser.

Pourquoi une initiative ?

Les CFF prévoient la construction de *deux voies en surface*. Ce projet ne tient pas compte des besoins ferroviaires à long terme et entraîne des démolitions importantes au centre-ville.

Le Collectif 500 propose la construction d'*une gare souterraine* qui anticipe les extensions futures et préserve un centre-ville pour ses habitants.

L'initiative lancée par le Collectif 500 permet aux citoyennes et aux citoyens de prendre part à ce débat essentiel pour le canton et d'être les artisans de leurs conditions de vie.

Gare souterraine : l'avenir sans détruire

Comme dans d'autres villes de Suisse, *une gare souterraine* est la variante réaliste et visionnaire :

- La solution souterraine n'entraîne aucune démolition d'immeubles sur la ligne de Sécheron–Grottes–Servette–Saint-Jean.
- Grâce aux 2 voies souterraines en direction de l'ouest, la connexion vers le CEVA (Annemasse) est améliorée, la cadence des RER augmentée. Le déploiement du trafic vers la France (direction Bellegarde par La Plaine) est facilité.
- Les extensions futures, comme la construction d'un quai supplémentaire dans la gare souterraine, sont possibles.
- La rénovation du quartier des Grottes peut se déployer selon les plans prévus par la Ville de Genève.
- Genève préserve au centre-ville un tissu économique et social unique qui continuera d'apporter à la cité, de par sa vie de quartier, ses artisans et sa mixité sociale, un espace actif et populaire.
- Elle ne dénature pas l'espace public et est moins bruyante.

Deux voies en surface : détruire sans avenir

Le projet des CFF propose un agrandissement *de la gare en surface* :

- 385 logements principalement à loyers modérés ainsi que des commerces sont détruits. Plus de 1000 personnes, dont 755 habitants et 260 emplois, sont déplacées ou disparaissent. Sont touchés le bas des Grottes, de la Servette (Malatrex) ainsi que la rue des Gares.
- Ce projet tient uniquement compte de l'axe Genève–Saint-Gall sans déploiement du trafic ferroviaire vers la région française. Le goulet d'étranglement entre Cornavin et Saint-Jean n'est pas résolu.
- Les CFF eux-mêmes reconnaissent qu'en 2050 la version souterraine est incontournable pour ajouter des voies supplémentaires.
- Les travaux d'aménagement en surface impliquent des travaux gigantesques, très certainement retardés par les délais de résiliation et d'opposition.
- Le projet de rénovation du quartier des Grottes est bloqué.
- Pour les CFF, une juteuse affaire immobilière est à la clé. Selon les plans, les logements actuels, pour la plupart bon marchés, sont remplacés par des bureaux et des appartements luxueux. Propriétaire de terrains aux alentours de la gare, CFF Immobilier déclenche ainsi une spéculation destructrice qui verra le prix des terrains exploser comme à Zurich.
- La population est reléguée en périphérie et les petits commerces sont remplacés par des chaînes dont les revenus permettent de s'installer dans le périmètre de la gare. L'image du centre-ville en est totalement modifiée.

La variante souterraine coûte moins cher

- Les experts de la *variante souterraine* estiment que le coût ne dépassera pas *1 milliard*. Ce coût est proche de celui d'autres gares souterraines en Suisse.
- Les CFF chiffrent leur *variante en surface* à 835 millions. S'ajoutent 500 millions calculés par la Ville de Genève pour le réaménagement de l'ensemble du quartier, soit un coût total de *1,335 milliard*.

Pourquoi cette initiative avant le résultat de l'expertise ?

Une expertise sur les deux variantes est en cours. Attendre le résultat, prévu en juin 2013, c'est laisser le choix ultime à un groupe de technocrates qui, jusqu'ici, n'a pas démontré une vision urbanistique pertinente, notamment :

1. Les CFF qui proposent pour la 2^e ville de Suisse une variante minimaliste et sans perspectives.
2. Le canton qui a accumulé « un retard de 30 ans » dans ses projets ferroviaires et ne propose à l'heure actuelle aucune vision dans ce domaine.

Genève et son agglomération méritent un plan de mobilité performant.

Avec son initiative, le Collectif 500 demande au canton de s'engager pour une extension souterraine.