

## 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 .....	<b>18 octobre 2013</b>
2. Dépôt du rapport du Conseil d'Etat au sujet de la validité et de la prise en considération de l'initiative, <b>au plus tard le</b> .....	<b>18 janvier 2014</b>
3. Décision du Grand Conseil au sujet de la validité de l'initiative sur la base du rapport de la commission législative, <b>au plus tard le</b> .....	<b>18 juillet 2014</b>
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, <b>au plus tard le</b> .....	<b>18 avril 2015</b>
5. En cas d'opposition d'un contreprojet, adoption par le Grand Conseil du contreprojet, <b>au plus tard le</b> .....	<b>18 avril 2016</b>

## **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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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.**