

*Proposition présentée par les députés :
M^{me} et M. Lydia Schneider Hausser et Roberto
Broggini*

Date de dépôt : 7 février 2012

Proposition de motion

Oui à l'extension d'une gare ! Non à la destruction d'un quartier !

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
considérant :

- la loi cantonale sur les infrastructures ferroviaires (L 10748) et plus particulièrement l'augmentation de la capacité de la gare Cornavin dans le cadre des mesures Rail 2030 ;
- les discussions entre l'Etat de Genève, la Ville de Genève et les CFF ;
- le plan directeur cantonal 2015 ;
- la nécessité de maintenir un nombre élevé de logements en zone urbaine ;
- l'importance d'un centre-ville dynamique avec des quartiers vivants et marquant l'histoire et le développement de Genève ;

invite le Conseil d'Etat

- à tout mettre en œuvre pour que l'agrandissement de la gare Cornavin ne détruise pas la ville et des lieux d'habitation ;
- à exiger des CFF de proposer de nouveaux projets d'extension qui respectent les quartiers de la gare et d'étudier de manière approfondie un agrandissement souterrain ;
- à engager les moyens nécessaires pour inviter les autorités fédérales à développer un réseau ferroviaire véritablement d'avenir et ses gares en respectant le tissu urbain genevois.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

Pour les habitants des Grottes, l'opposition en 2009 par les CFF à la construction d'un immeuble planifié par la Ville de Genève à la rue de Montbrillant, et ceci malgré un plan localisé de quartier (Ilots 5 et 7) accepté, a sonné comme un avertissement. C'est ainsi que Genève a appris que la régie fédérale des chemins de fer avait l'intention d'augmenter la capacité de la gare Cornavin (augmentation des trains et du nombre de voyageurs).

Etant donné l'augmentation de l'utilisation des trains, l'arrivée du RER (CEVA), la gare Cornavin serait saturée dès 2017. D'après les CFF, l'ajout de deux voies suffiraient à contenir le trafic peut-être jusqu'en 2030. Mais au-delà, ce sont déjà 4 voies supplémentaires qui sont pré-senties comme nécessaires.

Dans l'immédiat, le plan des CFF est simple et simpliste : poser deux voies ferrées supplémentaires au nord de la gare existante, en éliminant tout simplement une série d'immeubles locatifs, soit près de 250 logements !

Or, le Grand Conseil lors de l'étude de la loi 10748 traitant du développement des infrastructures ferroviaires à l'échéance 2025 a abordé la question en commission des travaux. Lors de son audition, M. Rémi Pagani, conseiller administratif de la ville de Genève, a d'ailleurs fait part de sa préoccupation sur le sujet. Le canton, par la voix de M^{me} Michèle Künzler, a répondu que des négociations étaient en cours et qu'elles s'intensifieraient durant l'automne 2011 ; plusieurs scénarios seraient traités et une option serait ensuite choisie de concert entre les trois partenaires (canton de Genève, Ville de Genève et CFF).

Dans le plan directeur cantonal 2015 (dont la modification de 2010 a été approuvée par la Confédération le 31 mars 2011), l'agrandissement de la capacité de la gare Cornavin est évoqué en complément de la modification de la gare de Genève-aéroport qui devrait devenir une gare, non plus terminus mais passante, permettant une circulation du réseau français au réseau suisse.

Cornavin, une histoire tourmentée

Pour mieux comprendre le contexte de la gare Cornavin, revenons à son origine.

L'emplacement de la gare principale de Genève est choisi dans la seconde moitié du XIX^e siècle par François Bartholoni, lorsqu'il crée la ligne de

chemin de fer reliant Genève à Lyon. Après avoir envisagé les sites de la place Bel-Air, de l'Île et de la Coulouvrenière, c'est finalement le site de Cornavin qui est choisi afin de ne pas couper la ville en deux et d'épargner aux riverains les importantes nuisances dues à la vapeur et au bruit.

La gare est inaugurée en mars 1858 et elle est propriété de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (PLM) jusqu'en 1912. Elle est agrandie en 1873 et en 1893 à l'occasion de l'exposition nationale suisse. Adrien Lachenal, alors président de la Confédération et membre du conseil d'administration des CFF, inaugure la gare et l'exposition nationale. Elle prend feu le 11 février 1909, le bâtiment est presque entièrement détruit.

En 1913, la gare Cornavin est rachetée par les Chemins de fer fédéraux (CFF). Alors qu'une réorganisation ferroviaire complète était en discussion pour tenir compte du transport des passagers par des grandes lignes européennes en vue (ligne Frasnè-Vallorbe, Lons-le Saunier – Genève par la Faucille), les hommes politiques genevois n'arrivent pas à convaincre les autorités fédérales de la nécessité de ces grands travaux : Cornavin reste « en rade » de ce grand projet.

Suite à l'installation de la société des Nations à Genève en 1919, le Conseil d'État décide de reconstruire la gare de Genève à Cornavin et abandonne ainsi plusieurs projets alternatifs d'envergures portés par des personnages illustres tel Louis Favre. Ces projets proposaient par exemple une gare « passagers » à Beaulieu, une grande boucle RER passant au pont Butin qui aurait desservi toute la région.

Les gravats de l'ancienne gare permettent la création de Genève-Plage. Le hall central est inauguré en 1929 et les travaux du bâtiment actuel sont finalement terminés en 1931.

Aujourd'hui, personne ne nie l'importance des transports publics et plus particulièrement du rail. De ce fait, Genève doit intensifier le réseau qui la relie à la Suisse et au canton de Vaud. Il ne peut pas rater un nouveau train dans le développement ferroviaire en suisse.

Comment se fait-il qu'à Zurich, à Lucerne ou à Bâle, trois autres centres urbains, la question de la destruction du bâti et de l'urbanisme ne se pose pas et que les CFF proposent sans hésitation des agrandissements en sous-sol, sur 2 voire 3 niveaux de sous-sol ? Où en est Genève ?

Pourquoi le canton et la Ville de Genève accepteraient-ils de raser plusieurs immeubles pour un ajout de deux voies alors que déjà maintenant nous savons que cela ne sera pas suffisant à un horizon de 30 ans et qu'une construction souterraine s'imposera ! Est-ce toute l'ambition que le canton

peut avoir en matière de gare et de chemins de fer ? Sans parler de l'aberration de supprimer des logements alors que ce sont plusieurs milliers de logements supplémentaires dont Genève a besoin et que, pour l'instant, en dehors de belles paroles pratiquement aucun acte concret dans ce domaine n'a été posé.

Quartier des Grottes et Ilot 13 doublement perdant

Alors que le quartier des Grottes a déjà une fois failli disparaître, à cause de Cornavin et de l'éventuelle construction de grand axe urbain Annemasse - St-Genis, va-il cette fois mourir ?

Lors de la première construction de la Gare Cornavin, au XIX^e siècle, les Grottes restent un quartier de faubourg coupé du reste de la ville par cette muraille ferroviaire. Dans les années 1930, lors de la reconstruction de Cornavin, des projets de développements urbanistiques sont déjà projetés sur les Grottes. De ce fait, toute rénovation ou construction est interdite. Le développement prévu n'a pas lieu, mais le quartier laissé sans rénovation se dégrade au point que, dans les années 1960, il attise les convoitises des investisseurs et bâtisseurs.

L'histoire récente des Grottes – et son miroir l'Ilot 13 – est faite de luttes pour la préservation d'un habitat urbain à visage humain malgré la densité d'habitations. Cette alchimie s'opère au travers de structures de quartiers respectant les différents modes de vie et les interactions entre les habitant-e-s.

La préservation architecturale de ces quartiers est une richesse, non seulement pour ses habitant-e-s mais également pour le centre-ville de Genève. La sauvegarde de la ville est une nécessité en termes d'habitat « bourgeois », la sauvegarde des deux quartiers mis en danger est aussi une nécessité pour la sauvegarde d'un bâti ouvrier.

Quelles qu'aient été les positions de tout un chacun sur les luttes de ces quartiers, leur préservation jusqu'à aujourd'hui permet de mettre en valeur des richesses patrimoniales, historiques et humaines. Il n'est pas raisonnable d'imaginer de les solder au prix d'une proposition unique soit-disant économique et techniquement facile à réaliser d'agrandissement de la gare Cornavin.

Avenir

Le Plan Stratégique de Développement 10 du projet de plan directeur cantonal 2030 parle en termes d'urbanisme de l'extension de la gare CFF en surface ou en sous-sol. Cette fiche technique aborde également les problèmes

de nuisances du faisceau ferroviaire (valeur OPB) qui exige que pour tout nouveau logement construit le long d'un voie de chemin de fer, une distances soit respectée (de l'ordre de 30 mètres). En termes de délai, il est noté que la décision de l'option d'agrandissement sera prise par les CFF entre janvier et mars 2012.

Le projet privilégié par les CFF est simplificateur et sans vision d'avenir (élargissement de la gare côté Grottes). Seules les considérations financières (comment construire très bon marché) semblent sous-tendre le projet « imaginé » par les CFF. Ce sera à la ville et au canton de Genève de prendre en charge la réparation, si c'est possible, des effets collatéraux (destruction d'un quartier, suppression de logement, disparition des habitant-e-s).

Durant les négociations en cours entre la Ville de Genève, le canton de Genève et les CFF, des simulations numériques ont été réalisées sur l'aménagement possible en complément du projet d'extension Cornavin. Nous passons d'une version minimaliste, qui ne fait que compresser le quartier existant entre rail et routes de transit, à une seconde version « plus visionnaire », qui impliquerait plus que quelques logements détruits, la reconstruction complète de deux quartiers ! Dans les deux cas, tous les transports publics devront être repensés, redistribués et donc refaits.

Le logement, l'urbanisation, l'insertion de la gare dans un tissu urbain ne sont pas étudiés en profondeur. Qui de la Ville ou du canton de Genève va assurer des logements aux 400 à 500 familles qui en seront privées ? Quelles garanties seront données aux habitants ? Verra-t-on, comme en Chine lors de la construction du barrage des Trois-Gorges, des expropriations massives sans négociation aucune en laissant les familles expropriées se débrouiller pour retrouver ou reconstruire leurs logements et leurs quartiers ?

Les motionnaires demandent que le Conseil d'Etat impose aux CFF de présenter d'autres projets et études réalisables et réalistes que celle unique de Cornavin. Lorsque le canton de Genève demande un partenariat avec la Confédération sur des projets d'envergure en termes de mobilité, il doit présenter des études et des plans de financement. Pourquoi la réciproque pour Cornavin n'est-elle pas respectée ?

Genève a obtenu un soutien de la Confédération pour la construction du CEVA, ceci n'est pas une raison de placer le canton dans une position de reconnaissance qui nous mettrait dans un attentisme bienveillant face au développement du rail. Nous revendiquons une gare digne d'une grande ville, ouverte sur l'extérieur, et qui puisse intégrer des transformations suffisantes pour les 50 prochaines années au moins. D'autres solutions existent que celle préconisée par les CFF, une alternative et une intensification du trafic

ferroviaire peut se faire sans détruire des quartiers, Lucerne et Zurich en sont les témoins. Pourquoi Genève ne pourrait-elle bénéficier du même traitement.

Nous demandons à ce que des projets et études comparatives d'envergure soient présentées au Parlement avec comme corollaire une étude des coûts collatéraux de chaque projet pour le canton et la commune.

Parce qu'à l'heure actuelle il est impossible, à Genève, d'accepter de détruire plusieurs centaines de logements sans contreparties viables. Parce qu'il est du devoir du Conseil d'Etat de prendre en compte les tissus urbains et humains représentés dans les quartiers nord de la gare ; nous demandons au Conseil d'Etat de revendiquer la présentation par les CFF de véritables projets d'avenir pour la gare Cornavin.