

Date de dépôt : 8 mai 2014

Rapport

de la Commission d'aménagement du canton chargée d'étudier la proposition de motion de M^{me} et M. Lydia Schneider Hausser et Roberto Brogini : Oui à l'extension d'une gare ! Non à la destruction d'un quartier !

Rapport de M. Michel Ducret

Mesdames et
Messieurs les députés,

Cette motion a été traitée lors de plusieurs séances de la Commission d'aménagement du canton, ceci en deux temps, les 16, 23 et 30 mai puis le 25 septembre et le 16 octobre 2013, suite à une suspension en l'attente des résultats d'une étude de variantes qui a permis d'aboutir à une conclusion fondée.

Les premières séances se sont déroulées sous la présidence de M^{me} Christina Meissner ou de M. Olivier Norer, vice-président, les secondes sous celle de M. François Lefort. Les notes de séances ont été prises par M^{mes} et MM. Marie Savary, Christophe Vuilleumier, Laura Platchkov et Tamin Mahmoud, qui doivent être remerciés ici pour leur travail.

Divers représentants des départements concernés (DCTI, puis DU) ont assisté aux séances tenues sur ces objets ; leur énumération serait fastidieuse et superflue, raison pour laquelle elle ne figure pas dans ce rapport.

Il est encore à noter que la pétition 1830, s'opposant à la destruction du bas des quartiers des Grottes et de la Servette, a été traitée en même temps que cette motion, mais n'a finalement pas été votée avec celle-ci.

PREMIÈRE PARTIE

(AVANT LES RÉSULTATS DE L'ÉTUDE INDÉPENDANTE)

Contexte général

Cette motion intervient dans le cadre de l'annonce par les Chemins de fer fédéraux (CFF) de leur projet « Léman 2030 » pour répondre au besoin d'accroître la capacité d'accueil de la gare Cornavin afin de faire face à l'accroissement continu du trafic ferroviaire sur l'axe Genève-Lausanne tout en tenant compte de la mise en service du CEVA et des nouvelles relations qu'il permettra.

Le projet retenu par les CFF consiste à raser plusieurs immeubles du bas des Grottes et de la Servette afin d'élargir la plateforme ferroviaire d'un nouveau quai avec une voie nouvelle de part et d'autre de celui-ci. Le montant alloué est de l'ordre de 800 millions de francs. Une variante souterraine, qui préserverait la pérennité du quartier au nord de la gare Cornavin, se monterait selon les CFF à environ 1,7 milliard de francs et ne pourrait être couverte par les fonds alloués par la Confédération.

Une fronde rejetant ce projet s'est tout de suite manifestée et a entraîné une étude alternative pour l'extension de la gare sans détruire le quartier avoisinant par un groupe dénommé « Collectif 500 », proposant une solution enterrée sous la gare actuelle ; cette opposition et cette variante ont fait encore l'objet d'une pétition à notre Grand Conseil, à laquelle la présente motion fait écho.

La Ville de Genève s'est rapidement prononcée en faveur de la recherche de solutions alternatives, et l'Etat s'est rallié à l'idée d'une comparaison beaucoup plus poussée des possibilités autres de réaliser cette augmentation de capacité que quasiment tout le monde se plaît à estimer nécessaire.

Présentation de la motion

En date du 16 mai 2012, les motionnaires, M^{me} Lydia Schneider-Hausser et M. Roberto Broggin, sont venus exposer le sens de leur proposition de motion. En résumé, ils estiment que réaliser un équipement de transports publics auxquels ils sont favorables est un besoin indéniable, mais contestent la solution proposée par les CFF qui implique la destruction d'une partie d'un quartier d'habitation pour la préservation duquel Genève s'était prononcée il y a plusieurs années et qui ferait disparaître quelque 300 logements. Certes, ceux-ci pourraient être compensés et c'est la solution qui peut paraître à première vue la moins coûteuse, dans un rapport grossier de 1 à 3 environ, mais à leur sens les estimations comparatives ne sont pas justes, tous les

éléments n'ayant pas été pris en compte, notamment les coûts indirects afférents au réaménagement du nord de la gare Cornavin et les coûts sociaux.

En outre, ils pensent que d'autres solutions que de concentrer tout le trafic ferroviaire à Cornavin devraient être examinées, et que la solution proposée (deux voies pour un quai supplémentaire) risque de ne pas être suffisante dans un avenir plus lointain que l'horizon 2030. Cette idée « d'éclater » les trafics ferroviaires genevois dans des lieux différents ne rencontre toutefois pas l'assentiment des CFF et compliquerait passablement la vie des usagers.

Audition du groupe « Collectif 500 »

En date du 23 mai 2012, la commission de l'aménagement a auditionné les représentants du groupe « Collectif 500 », soit M^{me} Horber-Papazian et MM. Poncioni, Hugo et Gisselbaek. Ce dernier explique que les bruits d'une extension du côté nord de la gare ont commencé à courir quand les CFF ont fait recours contre des autorisations de construire délivrées à la Ville de Genève dans ce secteur. Le Collectif 500 rajoute que malgré le bon accueil d'une pétition se positionnant contre ce projet d'extension, les autorités n'ont plus tenu au courant les pétitionnaires. C'est grâce à une rencontre fortuite avec des ingénieurs zurichois venus prendre des mesures que les habitants et les membres du Collectif 500 ont appris la mise en route du projet d'extension de la gare et ont pu découvrir les plans. La position et les propositions du Collectif 500 sont annexées au présent rapport, et M. Gisselbaek précise encore qu'il faut à son sens voir plus loin que le seul problème de la capacité de Cornavin à l'horizon 2030. Pour M^{me} Horber-Papazian, les autorités genevoises devraient faire comme les zurichoises qui ont pris elles-mêmes en main le projet d'augmentation de capacité de la gare centrale.

Il est encore précisé que le projet alternatif du Collectif 500 a été soumis aux CFF ; leur réponse dit « L'analyse des croquis et du rapport de M. G. daté du 29 février 2012 montre que l'auteur est bon connaisseur du chemin de fer et que sa perception du futur développement est de grande valeur. Sur le fond, tout ce que nous avons trouvé dans le projet semble réalisable, utile et compatible avec le développement du réseau ferroviaire ». M. Poncioni explique que tout le problème réside dans le fait que les CFF ne veulent pas investir trop d'argent d'un coup mais préfèrent procéder en deux étapes : une première étape avec l'agrandissement en surface et une deuxième étape avec un agrandissement souterrain. Il est encore relevé que le montant annoncé par les CFF ne comprend pas la construction de nouveaux sauts-de-mouton (*infrastructures permettant à deux trains de se croiser en faisant passer une*

voie par-dessus l'autre – n.d.l.r.) pas plus que la reconstruction du quartier et le relogement des habitants.

Audition de l'ATE (Association transports et environnement)

Aussitôt après la précédente, la commission a auditionné les représentants de l'ATE, M^{me} Kasser Genecand et M. Wenger. Ce dernier relève qu'en 2030, le nombre de passagers journaliers à la gare Cornavin sera doublé, atteignant environ 100 000 personnes, alors que la capacité d'accueil des voies saturera dès l'ouverture du CEVA. Il souligne qu'il est important que Cornavin reste la gare principale de Genève et se réjouit que l'Etat et la Ville de Genève aient demandés une étude de variantes souterraines qui sera effectuée par des experts neutres. Les résultats de celle-ci n'étant pas attendus avant la fin 2012, il ne sera pas possible de prendre position auparavant.

Audition des CFF

En date du 30 mai 2012, et sous la présidence de M. Olivier Norer, la Commission d'aménagement a procédé à l'audition des CFF, représentés par M. Laurent Staffelbach, chef du projet « Léman 2030 ». Ce dernier informe que sa présentation portera sur l'entier du projet.

L'état du processus

M. Staffelbach rappelle qu'entre le premier mars et ce jour un certain nombre de choses se sont déroulées et que certains éléments se sont stabilisés. Il explique que les CFF considèrent qu'il y a urgence en raison des prévisions de la hausse du trafic qui ont été dépassées par rapport aux capacités d'accueil de la gare de Genève. Il n'est plus possible d'attendre et il faut maintenant agir si on ne veut pas se trouver dans une impasse. La situation actuelle est déjà pathétique sur certains tronçons, comme sur la ligne Genève-La Plaine. En 2018, le projet CEVA devrait être terminé et les horaires seront fragilisés. Compte tenu de cette situation, les cantons de Genève et Vaud ont conclu une convention en 2009 afin d'accélérer le processus d'amélioration de la capacité.

M. Staffelbach signale qu'il aimerait avoir une réelle discussion avec la commission au sujet du financement du réseau. Il précise que l'Office fédéral des transports (OFT) a pris une position que les CFF ne partagent pas. Les financements se font par paquets sur de très longs termes et la Confédération entend planifier des tranches de quatre à six ans. Les premières discussions à ce propos se dérouleront cet automne aux Chambres fédérales et le premier paquet devrait comporter quelque 3,5 milliards de francs mais la gare

Cornavin n'y figure pas. L'UTP (Union des entreprises de transports publics) a proposé une enveloppe supplémentaire contenant entre autres les 800 millions de francs nécessaires pour l'extension de cette gare ; ces 800 millions ne sont toutefois pas encore inscrits ! M. Staffelbach pense que les représentants genevois à Berne doivent faire le nécessaire pour faire inscrire ces 800 millions. Il signale que les différentes lettres des autorités genevoises et des CFF vont dans ce sens, mais il répète que pour le moment le développement de la gare de Genève n'est pas financé.

Les besoins

Puis M. Staffelbach montre une carte de la mobilité en Suisse et il mentionne que la situation de l'hyper-centre à Genève est comparable à celles de Bâle, Berne et Zurich. En revanche, il constate que ce n'est pas le cas lorsque l'on sort en périphérie. La région genevoise connaît, selon les CFF, un retard de développement d'environ trente ans en matière de transports publics. A l'appui d'une autre carte, il montre que Zurich et l'ouest de la Suisse ont connu la plus grosse augmentation démographique, tandis qu'une carte équivalente sur l'évolution de l'emploi montre que la croissance de celui-ci s'est concentrée essentiellement sur l'ouest de la Suisse. Il ajoute que la Suisse romande comporte une forte diversité économique qui permet d'espérer une persistance de cette évolution. C'est la raison pour laquelle l'Office cantonal de l'emploi établit des scénarios oscillant entre +15,6% et +33,3%. Ces éléments sont à prendre en considération pour le développement de la gare. M. Staffelbach signale encore que la part utilisée en transports publics est de 16% en Romandie contre 35% en Suisse allemande, une situation résultant du retard dans le domaine.

Il mentionne que chaque fois que les CFF ont augmenté l'offre de places assises, celle-ci a été consommée très rapidement. Il ajoute que l'on peut observer dans les grandes villes des familles de classe moyenne qui font le choix de renoncer à la voiture et qui prennent des abonnements généraux, et qui n'utilisent des voitures qu'occasionnellement (*avec le système « Mobility » notamment – n.d.l.r.*). C'est à son sens ce qui va se passer dans le bassin lémanique qui est le premier marché de croissance pour les CFF.

Il rappelle encore que la gare Cornavin a une capacité de vingt trains par heure et par direction et il signale qu'avec le CEVA, la capacité actuelle sera complètement consommée. Les CFF se sont promis d'introduire des trains de 200 mètres plutôt que des trains de 75 mètres d'ici 2020, mais il ne sait pas où il sera possible de faire passer ces trains. Il remarque que le projet des CFF, qui envisage de construire immédiatement deux voies en surface, permet de garantir cette offre.

M. Staffelbach explique ensuite qu'après la réalisation du quai et de ces deux voies supplémentaires, il sera nécessaire de construire des ouvrages d'art permettant de décroiser le trafic (sauts-de-mouton) et d'améliorer la fluidité du système. Il ajoute que la création de voies supplémentaires est également envisagée. Il remarque encore que le fait d'augmenter la capacité de dépôt permet d'augmenter le nombre de trains qui passent par la gare. Il explique que ce projet permet donc de multiplier par quatre le nombre de places assises au départ de Genève et de couvrir l'augmentation sans devoir bâtir des voies supplémentaires en 2030 ou en 2040.

D'autres emplacements ?

M. Staffelbach évoque ensuite la problématique de la centralité de la gare et il déclare qu'il a été suggéré de « découper » la gare de Genève entre Cornavin, l'aéroport et La Praille. Dans ce contexte, il rappelle que la stratégie des CFF n'est pas similaire à celle de la France ou la recherche de vitesse par le biais des TGV n'est pas le but recherché. Il ajoute que c'est la facilité d'échange dans les nœuds qui est recherchée avec des correspondances dans toutes les directions en quelques minutes. Il ajoute que cette notion de centralité a été testée sur Cornavin, l'aéroport et La Praille. En l'occurrence, une nouvelle gare à La Praille devrait être construite en sous-sol puisque la gare marchandises qui se trouve en centre-ville est considérée comme un élément stratégique pour l'économie genevoise. Il ajoute que les CFF ont développé un scénario de ce type, lequel coûterait 1,2 à 1,5 milliard de francs rien qu'en termes d'acquisitions foncières ! En effet, construire la gare ne suffit pas puisqu'il est encore nécessaire d'y arriver et qu'il faut l'espace pour implanter les voies d'accès. Il précise qu'un concept d'exploitation a été défini sur lequel a été développé celui de réalisation, et que l'estimation qui a été faite se base sur un processus institutionnel en lien avec le marché ; l'ordre de grandeur des coûts serait de 6,5 milliards de francs. Cette somme peut se comparer aux 3,5 milliards prévus pour toute la Suisse. Il y a donc une complète disproportion en termes de coûts. De plus, dans le génie civil en Suisse on ne dépasse pas les 150 millions par année, ce qui implique que cette réalisation se ferait sur trente ans. Cette gare ne serait donc en fonction qu'en 2060, ce qui est inimaginable en raison de l'urgence des besoins. Les effets seraient probablement les mêmes en ce qui concerne l'aéroport.

Les variantes pour Cornavin

M. Staffelbach en vient ensuite aux études de variantes pour Cornavin en indiquant que les CFF ont examiné toutes les solutions. Il explique que les

solutions au-dessus de la gare actuelle ou sur le côté sud-est auraient des impacts extraordinairement élevés en termes financiers. Il évoque ensuite la variante du « Collectif 500 », développée par M. Graff, et il déclare que l'on peut imaginer trois modes de fonctionnement : une gare souterraine dédiée au trafic national, une seconde au trafic français et une troisième au trafic transfrontalier. Selon les différents types de trafic, il est possible de passer avec des pentes différentes. Or, une gare souterraine dédiée au trafic national nécessiterait une longue trémie d'accès qui détruirait un grand nombre d'immeubles, ce qui n'est pas acceptable. Il ajoute qu'une gare internationale nécessiterait de créer des voies de rebroussement en sous-sol, ce qui serait ridicule. Les CFF ont donc examiné plus avant la variante transfrontalière en sous-sol. Il est rappelé que deux lignes sont unidirectionnelles en direction de Lausanne et qu'une une ligne est bidirectionnelle, laquelle s'arrête à Coppet (ligne RE). Il ajoute que des évolutions de ce projet ont été envisagées pour 2030 et 2050 et que le concept d'exploitation a été traduit en terme financier pour calculer l'investissement, soit 1,7 milliard pour la première étape. Le calcul est le même à Genève qu'à Berne, Zurich ou Bâle. Sur cette base, l'estimation des CFF pour la réalisation de ce projet se monterait donc à 1,7 milliard de francs, et il rappelle que personne d'autre que les CFF n'ont encore estimé les coûts de cette construction. Pour autant, la gare souterraine serait exploitable et fonctionnerait avec le principe général. Par ailleurs, deux autres variantes ont été étudiées pour un développement en surface : la variante Montbrillant a été abandonnée au vu de ses désavantages en termes de coûts, de distances pour les usagers et d'impact sur la ville. C'est donc de la seule variante Nord qu'il est question plus loin.

Les impacts urbains de la variante retenue

M. Staffelbach en vient aux impacts urbains et il déclare qu'il était convenu que les CFF et le canton attribuent à une communauté la réalisation d'une estimation. Ces analyses sont sur le point d'être conclues et il précise qu'il y a deux scénarios, soit une intervention minimale soit une solution prenant plus de place vers le nord, permettant des reconstructions de qualité. Il est question de 371 logements qui disparaîtraient dans le scénario maximale. Il ajoute toutefois que 300 logements seraient reconstruits et que la perte réelle serait donc de 71 logements. Les CFF ont démarré depuis longtemps des projets d'habitation. C'est la proposition que les CFF formulent depuis fin mars puisque cette variante semble être la plus réaliste. Il pense que c'est donc la reconstruction du bas du quartier des Grottes et une compensation des 70 logements perdus qui demeure donc la solution la plus réalisable. Par exemple, l'îlot 13 a un bâti parfaitement hétérogène et il pense

que ce qui a été possible pour l'îlot 13 devrait l'être aussi pour l'ensemble du quartier des Grottes. Il répète que la stratégie en surface est la meilleure et que les CFF souhaitent établir des compensations de qualité.

Questions et réponses

M. Staffelbach répond ensuite aux questions des commissaires. Il précise dans ce cadre que les CFF ne souhaitent pas prolonger le moratoire sur les procédures d'autorisations de construire puisque l'emprise exacte est connue, que deux voies et un quai sont prévus. Une députée demande encore à combien se monte le projet global qui comporte par exemple les sauts-de-mouton, rappelant que les CFF ont changé leurs prévisions depuis leur présentation au quartier des Grottes. Il lui est répondu que le coût effectif de la variante en surface est de 540 millions de francs auxquels s'ajoutent 240 millions de compensation pour la reconstruction complète de la voirie affectée par le projet, et la remise en état des terrains qui ont été débarrassés de leurs immeubles. L'ajout d'autres éléments de coûts est possible mais il faudrait faire le même exercice pour le projet du « Collectif 500 ». Un autre aspect ne doit pas être négligé : la gare en surface pourrait être en exploitation en 2025 alors que celle en sous-sol ne le serait qu'en 2029. Quant aux projets annexes, ils se situent bien au-delà en termes temporels.

Un commissaire relève que le coût global de la variante souterraine est finalement le même que l'ensemble du CEVA, ce à quoi M. Staffelbach répond que le CEVA ou le chantier de la gare de Zurich sont des chantiers en bonne partie à ciel ouvert qui sont plus faciles que de travailler intégralement en sous-œuvre, dans des conditions beaucoup plus ardues et beaucoup plus strictes.

Un autre commissaire prétend que les CFF ne veulent pas investir à Genève : M. Staffelbach lui répond que c'est une erreur et qu'au contraire les CFF veulent investir à Genève. Il rappelle aussi que tout le monde pense à l'exemple de Zurich, mais il rappelle que la nouvelle gare a été construite grâce des capitaux cantonaux.

Un commissaire constate que beaucoup de place est prise pour recréer une chaussée en bordure nord et il se demande s'il est nécessaire de passer cette chaussée à l'air libre. Il pense que ce serait l'occasion de réorganiser la desserte derrière la gare de manière agréable. Il pense même que cela permettrait d'éviter de détruire un immeuble. Par ailleurs, le même demande, dès lors que ce projet a un potentiel se développant uniquement jusqu'en 2030 et qu'il faudra alors creuser sous la gare en 2050, s'il ne serait pas préférable de passer sous la gare dès maintenant car ce serait absurde de ne

pas le faire immédiatement alors que des conséquences lourdes sur l'urbanisation du périmètre résulteraient d'un projet déjà insuffisant à cet horizon. En réponse, M. Staffelbach déclare que la variante en surface ne nécessitera pas le creusement de voies supplémentaires en 2040, 2050 ou 2060. La question de la voirie nord à l'air libre se conjugue avec la distance entre la gare agrandie et les immeubles existants ou à venir et lui semble meilleure en termes d'aménagement urbain.

Audition du département de l'intérieur et de la mobilité (DIM)

Le 30 mai 2012, la Commission d'aménagement procède encore à l'audition de Mme la conseillère d'Etat Michèle Künzler, accompagnée de M. David Favre, secrétaire adjoint aux transports du DIM. M^mc Künzler déclare d'emblée qu'il est absolument nécessaire d'accroître la capacité de la gare Cornavin. Elle remarque que son département travaille sur le nombre de voies à ajouter et sur la manière et les lieux. Elle précise immédiatement que la gare de La Praille est une gare marchandises et qu'en cas de déplacement de la gare principale pour les voyageurs, il serait nécessaire d'y construire une gare nouvelle complète de dix voies, ceci sans compter les connexions qu'il faudrait bâtir pour rejoindre la ligne qui va sur la France. Cette solution serait trop onéreuse et une gare entière devrait être également reconstituée à l'aéroport, et ce dans des délais inimaginables.

Elle rappelle aussi qu'avec le CEVA, il ne sera plus possible d'avoir un train supplémentaire à Cornavin. Quant au projet de gare décalée sur Cornavin, en direction de Sécheron, elle estime que ce n'est pas un bon projet car il initiera la destruction de beaucoup plus d'immeubles. M^mc Künzler signale ensuite que le projet de boucle ferroviaire qui apparaît dans le plan directeur est dans un horizon à plus de 2030. Elle mentionne par ailleurs qu'il y a un financement à trouver pour l'extension de la gare et elle rappelle que Genève est en concurrence avec de nombreux autres cantons pour les investissements ferroviaires. Genève a trente ans de retard dans le domaine, et le nombre de passagers a doublé en moins de dix ans et la tendance se poursuit. Des nouveaux trains à deux étages ont été inaugurés, ce qui augmente déjà la capacité. Les problèmes actuels de Cornavin sont très pratiques comme la réhabilitation de la grande porte de la gare qui doit laisser passer les 50 000 passagers journaliers.

La Confédération envisage de créer un fonds pérenne pour le ferroviaire, réalimenté tous les quatre ans, et elle remarque que le fonds actuel se monte à 3,5 milliards de francs et que la gare Cornavin ne se trouve pas dans cette enveloppe, une des priorités de la Confédération dans l'arc lémanique étant d'agrandir les quais de Lausanne. M^mc Künzler pense qu'il faut que le fonds

fédéral soit élevé à 6 milliards et qu'il doit comporter le projet genevois ; elle ajoute que tout le monde est d'accord pour reconnaître qu'il s'agit d'une priorité d'importance nationale ; en effet, la ligne va de Saint-Gall à Genève et il est nécessaire d'avoir une vision fédérale sur la question. M^{me} Künzler fait cependant remarquer que la perspective d'un fonds de 6 milliards a réveillé tous les appétits et elle déclare qu'il y a déjà 40 milliards de projets qui ont été présentés ; il est nécessaire de faire une étude financée par le canton, la Ville et les CFF pour définir quel sera le meilleur projet, sans oublier que deux voies suffisent pour obtenir un gain de 40%. Elle rappelle en outre que le canton se bat contre l'office des douanes pour enfin opérer des contrôles embarqués dans les trains, ainsi que cela se pratique ailleurs car cela permettrait aussi d'améliorer les capacités.

M. Favre intervient en rappelant que la situation est déjà aujourd'hui extrêmement fragile. Toute une série d'incidents sur cette ligne ont été causés par l'obsolescence des installations. Il faut faire comprendre aux Chambres qu'un retard à Genève a des répercussions sur l'entier du projet. La capacité de Cornavin pose des problèmes aux liaisons directes vers Bienne, Bâle ou Zurich qui ne pourront plus être accueillies à Genève sans développement de la gare. Ceci sans compter le développement des lignes européennes à grande vitesse, qui, dans le cadre d'un marché libéralisé, voit naître des propositions pour des relations directes Genève-Barcelone ou Genève-Londres. Or, ces options ne sont pas possibles pour l'heure faute de capacité.

Un commissaire évoque les études et demande si elles ont été faites en partenariat avec les CFF. Il demande sur quelle base ces études se sont établies. Il précise que l'étude sur la voie souterraine a été analysée par les CFF et il demande si le canton en a connaissance. Il demande également s'il est possible d'obtenir un plan d'actions comportant les étapes clés, les partenaires et les intervenants, ainsi que les parts de financement. M^{me} Künzler répond que le canton étudie les nécessités depuis deux ans afin de définir les besoins prévisionnels pour Genève. Elle ajoute que des études sont faites avec les CFF sur des éléments plus précis. Et elle remarque qu'une étude indépendante est nécessaire afin de challenger l'étude des CFF qui a été faite très rapidement. Elle pense qu'il est important d'avoir des études provenant de tels bureaux indépendants pour rassurer les citoyens. Elle signale s'être saisie de ce dossier et en avoir discuté avec les conseillers nationaux et les conseillers aux Etats. Elle mentionne que les liens ont également été nombreux avec la Ville. Elle pense que le lobbying a donc été fait de manière intensive.

M. Favre précise que le « Collectif 500 » a présenté une variante exclusivement RER, que les CFF ont reprise à leur compte en admettant que

cette variante était bonne, mais qu'elle entraînait des coûts importants. Il rappelle qu'il est nécessaire d'étudier les répercussions de chaque variante et il observe par ailleurs que le canton n'est pas censé financer quoi que ce soit dans cette gare. Les 1,3 milliard de francs pour le projet de Lausanne doivent à priori être pris en charge par la Confédération.

M^{me} Künzler signale encore qu'il n'est pas exclu que le canton préfinance ce projet. Il est à noter que Genève a obtenu, dans la tranche fédérale suivante, 500 millions pour le nœud de Châtelaine. Si le financement n'est pas trouvé, il faudra attendre le train suivant, ce qui repousse toute réalisation à un horizon trop tardif. Elle rappelle que Zurich a touché de la Confédération au cours de ces dernières années quatre fois ce que Genève demande.

Il est précisé encore que l'amélioration de la ligne de La Plaine est un projet d'ores et déjà en cours et qu'il n'est pas concerné en tant que tel dans cette problématique de Cornavin.

Un commissaire interpelle la conseillère d'Etat sur le fait qu'elle ne semble guère s'émouvoir de l'éventualité de la démolition d'immeubles au bas des Grottes. M^{me} Künzler répond avoir fait toute son enfance dans ce quartier et avoir habité une des maisons qui doivent être démolies. Elle est donc sensible à cet aspect mais pense que ce sera au final une décision populaire. Elle ajoute que rien n'est décidé et elle répète qu'aucun franc n'est dédié à ce projet de développement de la gare. Elle ajoute que l'on peut également se demander s'il faut refaire la voirie à l'identique. Le même commissaire relève qu'il y a très peu de personnes en fin de compte qui ont la compréhension des différences de financement. Il ajoute qu'il serait important pour la suite de la stratégie politique de Genève de connaître ces éléments. M^{me} Künzler répond qu'un certain nombre d'éléments à Zurich sont payés par la Confédération. M. Favre précise que Zurich a développé une tactique de financement permettant d'obtenir des subventions multiples et collatérales. Mais il ne pense pas que Zurich pourra continuer de mener ce jeu.

Un autre commissaire remarque que les CFF ont indiqué que deux voies de plus permettraient de passer de vingt à vingt-huit trains par heure. Il se demande s'il serait possible d'utiliser les quais utilisés pour les lignes françaises. M. Favre répond que cette astuce de rocade ne pourra pas se faire en raison de l'augmentation du trafic français et il déclare qu'il est nécessaire de conserver ces quais français et d'avoir donc deux voies supplémentaires à disposition. Il n'est pas possible de gagner 40% de capacité simplement en rationalisant.

Audition de la Ville de Genève

Ensuite de la précédente, la Commission d'aménagement auditionne les représentants de la Ville de Genève, soit Mme Isabelle Charollais, codirectrice du département des constructions et de l'aménagement, accompagnée de M. Vincent Kempf, architecte-urbaniste. Le conseiller administratif Rémy Pagani rejoindra la délégation en cours d'audition.

M. Kempf rappelle que la Ville et les CFF ont signé une convention de moratoire en 2009. Il ajoute qu'une étude d'urbanisme a été lancée afin de définir les impacts sur le tissu urbain pour chaque variante. Il évoque la variante de l'extension nord et il déclare que l'emprise supplémentaire serait de 28 mètres, soit deux voies et un quai. Il précise qu'une première variante d'urbanisation a été développée de manière minimale afin simplement de recoudre le tissu urbain, et qu'une seconde variante plus développée a été envisagée, laquelle apporterait des éléments architecturaux.

Il signale par ailleurs que le pôle TPG de Cornavin rencontre un certain nombre de problèmes qui vont s'accroître avec l'augmentation du nombre de voyageurs. Il précise que l'interface de Cornavin, outre la gare, devrait donc être également revue, notamment le nombre et le dimensionnement des arrêts ainsi que les itinéraires des lignes de bus. Il remarque que les mandataires préconisent de doubler la largeur du passage de Montbrillant afin de regrouper les transbordements, mais il mentionne que les impacts sur le bâti et plus particulièrement sur l'hôtel Cornavin seraient importants. Il signale que l'intervention minimale a reçu un avis très négatif car cette intervention ne répondrait pas à une image urbaine comme on peut l'attendre d'une ville aujourd'hui. Il remarque que l'image privilégiée par les mandataires serait la reconstruction de l'îlot Dassier, la définition d'un espace public sur la place de Montbrillant, la reconfiguration de l'îlot 13 et un statut à définir pour la rue des Gares. Il déclare encore qu'un bâtiment viendrait s'accrocher à la nouvelle structure des CFF. Cette nouvelle image urbaine impacterait 55 000 m² de surface brute de plancher, soit plus de 370 logements comptant 755 habitants et 260 emplois. Il ajoute que 30 000 m² pourraient être reconstruits pour des logements, et 14 600 m² pour des activités ainsi que 1 800 m² pour des équipements. Il ajoute que la mobilité douce serait privilégiée avec des accès sur la rue de la Servette. Il mentionne que l'accès pour les véhicules privés ne serait plus permis dans le périmètre derrière la gare.

Il en vient à la variante Montbrillant et déclare que les dimensions restent les mêmes avec toutefois un décalage en direction de Sécheron. Il précise que ce projet impacte fortement le bâtiment de la poste de Montbrillant et il

déclare qu'il serait nécessaire d'étudier très précisément le sort de cette poste. Il remarque que cette option aurait le même impact sur le bas des Grottes. Il déclare que cette variante d'extension péjorerait en définitive encore plus le bâti que la version précédente. Il précise que des études localisées seront encore nécessaires ainsi que des concours d'architecture.

M. le conseiller administratif Pagani, arrivé entre-temps, prend alors la parole et déclare que le Conseil administratif de la Ville de Genève ne remet pas en cause le fait que la gare Cornavin devra absorber une très large augmentation du nombre de passagers d'ici 2020. Il ajoute que des réponses ont été apportées au Conseil administratif à l'égard d'une éventuelle gare pour les voyageurs à la Praille ou à l'aéroport et il remarque que ces options ne sont pas envisageables en raison du phasage et des délais. Il explique que le Conseil administratif s'est dès lors replié sur la variante souterraine qui permet d'éviter à la Ville de dépenser 500 millions pour remanier le tissu urbain. Il ajoute qu'une variante en sous-sol permet également de résoudre le problème du goulot d'étranglement du CEVA qui n'est pas résolu avec la solution en surface, laquelle ne permettrait pas de cadencer le CEVA. Il rappelle encore que le premier train d'investissements de la Confédération pour le ferroviaire ne porte pas sur la gare Cornavin et il espère qu'il sera possible d'obtenir les 800 millions nécessaires. Il ajoute qu'une étude sera lancée en collaboration entre la Ville, le canton et les CFF pour définir les impacts et la meilleure solution. Il signale, cela étant, que le Conseil administratif préfère mettre de l'argent dans un tunnel plutôt que de voir le quartier des Grottes cisailé.

A la question d'un commissaire demandant si les deux variantes en surface se montent à 800 millions de francs, MM. Pagani et Kempf répondent que ce montant concerne uniquement les infrastructures des CFF et non les réalisations urbanistiques, les CFF ayant à disposition 240 millions pour acheter et exproprier les terrains nécessaires. La Ville de Genève devra reconstruire des bâtiments, refaire des voiries et remanier la moitié d'un quartier, et le coût estimatif est d'environ 500 millions.

M. Pagani précise, à la question d'une commissaire, que le Plan localisé de quartier (PLQ) portant sur le périmètre au nord de la gare prévoyait un hôtel de 60 chambres et deux bâtiments réalisés par des coopératives pour un total de 60 logements. Il rappelle que ce PLQ est toujours en force puisque les CFF n'ont pas fait recours. Il rappelle que tous les projets sur le bas de ce quartier sont bloqués pour le moment.

Un commissaire demande encore si le montant de 500 millions est le fruit d'un calcul basé sur une étude. Il ajoute qu'il y aura sans doute un référendum. En réponse, il est précisé que cette évaluation est en train d'être

consolidée. M. Pagani déclare que si les CFF veulent faire passer en sous-sol ce qui n'est pas souhaité en surface, il ne pense pas que 1,3 milliard de francs soient réalistes. Il ajoute que la solution en surface nécessitera encore un saut-de-mouton qui coûtera 240 millions et qui sera développé dans les cinq ans après la construction de la gare elle-même. Il ajoute que la Ville pourrait avancer du financement aux CFF par le biais d'une convention, mais il répète qu'il est nécessaire d'avoir des études sérieuses.

Un autre commissaire demande encore si la LDTR n'empêchera pas des démolitions-reconstructions et comment la Ville envisage ce projet, ce à quoi M. Pagani répond que la situation est complexe et que les CFF ne pourront pas s'en laver les mains, la problématique des appartements LDTR étant une réalité.

Discussion de la commission et vote

Un commissaire (Ve) déclare qu'il serait possible d'attendre les conclusions du rapport indépendant, mais il pense qu'il est également possible de donner préalablement une réponse politique. En effet, un magnifique projet de densification derrière la gare avait été voté par le Conseil municipal de la Ville de Genève, auquel seuls les CFF s'étaient alors opposés en se prévalant d'une législation fédérale et il remarque que c'est à ce moment que la problématique de l'extension de la gare est apparue.

Il signale que de nombreuses oppositions existent quant à l'extension de la gare en surface et il observe que cette solution minimiserait les coûts pour les CFF et maximiserait les frais pour les collectivités publiques. Il ajoute qu'une variante en sous-sol aurait un effet inverse. Il remarque, cela étant, que rien n'est arrêté pour le moment en raison de la planification financière de la Confédération. Il déclare en outre que le relogement des habitants ne serait pas chose aisée et nécessiterait des années.

Il rappelle que ce quartier a une identité construite sur des oppositions successives à des projets de transformation. Il mentionne par ailleurs qu'une extension en surface sera limitée puisque seuls deux quais sont prévus et il déclare qu'il sera inévitable de réfléchir à une extension souterraine. Il pense en fin de compte que cette extension de la gare doit se faire en sous-sol et il propose le renvoi de la motion et de la pétition au Conseil d'Etat.

D'autres commissaires estiment au contraire qu'au vu de l'enjeu pour Genève et des incertitudes des chiffres, il serait bon de geler le vote dans l'attente de ce rapport d'expert, d'autant que les CFF demandent une prise de position de Genève et que les résultats de celle-ci pourraient influencer les positions des groupes politiques.

La proposition de vote immédiat étant retirée, la présidente de la commission lance le vote sur le gel de la motion et de la pétition.

Vote du gel de la motion 2059 et de la pétition 1830 :

Mise aux voix, la proposition de gel de la motion 2059 et de la pétition 1830 est acceptée à l'unanimité des présents.

DEUXIÈME PARTIE

(APRÈS LES RÉSULTATS DE L'ÉTUDE INDÉPENDANTE)

Contexte général

C'est en date du 25 septembre 2013, sous la présidence de M. François Lefort, que la Commission d'aménagement a repris le traitement de la motion 2059 et de la pétition conjointe 1830.

Le traitement de ces objets avait été gelé en septembre 2012 dans l'attente des résultats d'une étude indépendante demandée conjointement par les CFF, la Ville de Genève et le canton de Genève. Cette étude n'a démarré qu'en décembre 2012 et, six mois plus tard, un premier compte-rendu a été transmis aux commanditaires. Celui-ci a été présenté lors d'une conférence de presse en date du 5 juillet 2013. C'est donc sur cette nouvelle base que la commission peut dès lors poursuivre ses travaux.

Audition de M^{me} Schneider Hausser, motionnaire

Après avoir rappelé le contexte général évoqué ci-dessus, M^{me} Schneider Hausser rappelle que cette motion a été déposée en février 2012. Elle a été envoyée à la Commission d'aménagement qui a procédé à des auditions de l'ATE, du groupe « Collectif 500 », des CFF, du département, etc. Durant le printemps 2012, est arrivée aussi la proposition étayée d'une gare en souterrain. Cette proposition a semblé aux CFF être un projet sérieux. Une première étude rapide a dit que la solution souterraine était beaucoup plus chère que la gare en surface, ce qui a suscité beaucoup de discussions. La Ville et le canton de Genève ont donc décidé de mandater des entreprises extérieures pour faire une étude de comparaison et une expertise afin de déterminer quelle était la meilleure solution à titre ferroviaire et quel étaient les coûts des deux variantes. Les résultats de cette étude sont maintenant connus.

En parallèle, il y a eu encore une initiative en faveur d'une extension en souterrain qui a été lancée le 9 avril 2013 et déposée le 1^{er} juillet 2013 avec 16 285 signatures.

En outre, le « paquet FAIF » visant au financement des infrastructures ferroviaires, a été accepté par les Chambres fédérales ; ce programme de financement sera mis en votation populaire au début 2014 car il prévoit une augmentation de la TVA. Il comprend les investissements ferroviaires jusqu'en 2025.

Considérations sur l'étude indépendante

Mme Schneider Hausser ne parlera pas des résultats et de l'étude en détail. A sa connaissance, le rapport final est en phase d'être déposé. Ce qui avait été présenté à la conférence de presse de juillet 2013 était un résumé des conclusions, mais le rapport n'est pas encore public. Cette expertise a été faite par trois entités : l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), les bureaux d'ingénieurs Citec Ingénieurs Conseils SA de Genève et Basler & Hofmann de Zurich. Les représentants de ces entités pourraient être auditionnés si la commission le souhaite. L'étude montre de manière très claire que la version en souterrain, même hors préservation du quartier, est pertinente en termes d'infrastructure ferroviaire. Si on considère les coûts jusqu'en 2025, le prix des travaux pour la version souterraine est plus élevé de 400 millions de francs que pour la version en surface. Toutefois, si on met le curseur à 2030, les coûts des deux versions s'équilibrent, car la version en surface demande assez rapidement des ajouts (notamment saut-de-mouton). Les finalités ferroviaires des deux projets ne sont pas comparables. La version en surface nécessitera très rapidement des investissements supplémentaires, alors que celle en souterrain permet d'aller beaucoup plus loin et, surtout, offre un socle d'une construction ferroviaire, réfléchie, évolutive, et qui offre beaucoup plus de fonctions sur le futur. En plus de donner deux quais supplémentaires à la gare Cornavin, elle permet à l'horizon 2025, voire 2030, de désimbriquer complètement les trois réseaux ferroviaires CEVA, lignes internationales et lignes nationales. Elle évite aussi les frais supplémentaires pour des installations onéreuses.

Par rapport au Parlement, on est à un moment charnière au niveau ferroviaire genevois. La première gare Cornavin s'est construite dans les faubourgs grâce aux français en 1858, avec la ligne venant de Lyon. Dans la première moitié du XX^e siècle, elle a dû être reconstruite suite à un incendie. Là, faute de moyens et de volonté politique, on a reconstruit la gare où elle était plutôt qu'aller vers des projets beaucoup plus ambitieux, plus au nord, qui auraient permis d'autres développements (*un projet avait été envisagé sur*

le plateau de la Servette – n.d.l.r.). Actuellement, soit les CFF obligent à construire la gare en surface, ce qui va coûter plus cher à terme, soit on va vers une gare en souterrain, mais il y a 400 millions de francs supplémentaires à négocier. Les négociations vont débiter très rapidement, car c'est dans un délai de deux ans que ce surcoût doit être trouvé. Ainsi, le fait de pouvoir donner un signal, à travers cette motion ou un autre objet de la commission, indiquant que le canton tient à une infrastructure ferroviaire porteuse d'avenir, permettrait peut-être de négocier une convention avec les CFF. En conclusion, les experts ferroviaires privilégient nettement la gare souterraine, les politiques à Berne étaient unanimes pour un agrandissement de la gare Cornavin, et il y a maintenant eu une initiative avec plus de 16 000 citoyens qui se sont prononcés en faveur d'une gare souterraine. Que le Grand Conseil puisse se prononcer également sur cet objet serait un « plus » qui donnerait du poids aux négociations que le Conseil d'Etat devra mener avec Berne ou d'autres entités.

Discussion de la commission

Pour une commissaire (Ve), il serait bien de la part du département concerné de faire savoir où l'on en est, afin de ne pas être contre-productif. Tous les députés semblent unanimes pour défendre ce projet souterrain qui paraît plus cohérent, et le vote « FAIF », qui aura lieu en février 2014, sera essentiel. Il faut que la population comprenne que c'est un élément très important pour le développement des infrastructures ferroviaires genevoises. Il ne faudrait pas que la prise de position ou un rapport du Grand Conseil aille à l'encontre de ce qui est en cours. Une autre (S) ajoute que le but est d'avoir le meilleur développement au niveau ferroviaire pour Genève. Les experts sont très clairs sur la proposition en souterrain. Il appartiendra à la commission de voir si le travail se fait sur la base de cette motion ou sur une résolution. L'importance est de donner ce signal. Il ne faudrait pas que ce soit contre-productif.

D'autres commissaires s'expriment dans le même sens, tout en relevant que le Conseil d'Etat s'est d'ores et déjà prononcé en faveur de la variante souterraine, dès lors qu'il était en possession des résultats de l'étude indépendante. Notre Parlement, informé plus tard de ceux-ci, arrive donc après que les choses soient faites, ce qui est un peu délicat. Toutefois, il semble selon une motionnaire que les CFF continuent à travailler sur la variante de surface ; en conséquence, un signal du Parlement genevois ne serait donc pas si vain.

Un commissaire s'inquiète de la situation de l'initiative et des délais. Il lui est répondu qu'elle est au service des votations, pour validation des

signatures. Après, c'est le processus parlementaire qui prendra un certain temps. Par ailleurs, au niveau de l'agrandissement de la gare, le canton a deux ans de battement pour trouver un compromis avec les CFF, la Confédération (OFT) sur ce coût supplémentaire.

Il découle de tout ceci que la commission souhaite auditionner à nouveau le DIME et les CFF.

Audition conjointe du DIME et des CFF

En date du 16 octobre 2013, la Commission d'aménagement a procédé à l'audition conjointe du département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement (DIME), représenté par M^{me} la conseillère d'Etat Michèle Künzler, accompagnée de M. Fabrice Etienne, chef de projet ferroviaire à la DGM (Direction générale de la mobilité), et des CFF, représentés par M. Laurent Staffelbach, chef de projet « Léman 2030 ».

Le contexte et les aspects politiques

M^{me} Künzler commence par donner quelques éléments pour resituer le contexte. Elle rappelle d'abord qu'il y a quatre ans seulement, aucun projet n'existait et que l'extension de la gare n'était pas encore à l'ordre du jour. Puis le projet d'une gare en surface est apparu. C'est à ce moment-là qu'a commencé un intense travail de *lobbying* auprès des départements de l'administration fédérale et des parlementaires fédéraux. Il a fallu également convaincre la Ville de Genève que le projet devait se réaliser à Genève et pas ailleurs, ce qui ne fut pas une mince affaire, mais un accord a fini par être trouvé. La deuxième étape à franchir était de savoir si on construisait par-dessus la gare, ou en dessous de celle-ci. Une fois cette deuxième étape franchie, les études ont pu commencer. M^{me} Künzler précise que l'objectif principal de ces études a été d'avancer suffisamment le projet pour voir quelles étaient les meilleures fonctionnalités possibles. L'actuelle gare est d'ores et déjà insuffisante et il faut que Genève ait une gare digne de ce nom.

Dans le cadre des études menées avec les CFF et l'OFT, des mandats ont été attribués. Il s'agit notamment de l'équipe qui a fait la gare souterraine de Zurich. Deux équipes distinctes ont été mandatées. La première devait répondre à la question de construction ferroviaire, à savoir comment concrètement la réaliser. Et la deuxième concernait les fonctionnalités de la gare elle-même.

Dans le cadre de la présentation à suivre, M^{me} Künzler explique que les députés verront toutes les options qui étaient envisageables, puis celle qui a été retenue unanimement le 1^{er} juillet par l'OFT, les CFF, la Ville de Genève

et le canton. Tous ont considéré que la meilleure option est l'option souterraine. Elle considère d'ailleurs que le projet démontre bien qu'à Genève, avec de la volonté, on peut trouver une entente entre les différents acteurs et aboutir à quelque chose de concret en trois ans.

Les usagers de la gare sont passés de 25 000 il y a 10 ans à 50 000 aujourd'hui. On s'attend à ce qu'ils passent à 100 000 avec le CEVA. La ville de Zurich propose aussi un aperçu représentatif de la marge de progression que pourrait connaître Genève puisque les usagers y sont passés dans le même laps de temps de 167 000 à 420 000 actuellement. C'est donc l'avenir de Genève qui se joue.

Les aspects techniques et financiers

M. Etienne indique que tout le projet est initié par un objectif qui est partagé par tout le monde : la volonté d'offrir plus de place sur l'arc lémanique, par rapport à l'explosion de la demande qui est attendue d'ici 2030. Il rappelle qu'elle sera de l'ordre de 100 000 voyageurs, contre environ 50 000 aujourd'hui. Il s'agit donc de défis majeurs. L'autre problème qui se présente est que la gare Cornavin sera saturée à la mise en service du RER du Grand Genève. Il y a donc une disproportion évidente entre une offre, qui va arriver à saturation, et une demande en voyageurs qui ne cesse de croître.

Au niveau de la stratégie cantonale, M. Etienne concède qu'en 2012, au moment du dépôt de la motion, nous étions encore à nous demander si, à l'horizon 2030, la gare centrale devait se situer à La Praille, à l'aéroport, à Sécheron ou à Cornavin. Mais après analyse, tous les acteurs ont été persuadés que c'est bien à Cornavin qu'il fallait prévoir l'extension.

Au niveau des acteurs locaux, il confirme qu'il a fallu un travail très important pour les convaincre non seulement que l'extension devait se faire à Cornavin, mais aussi que pour correspondre au message fédéral « FAIF », il faut que la mise en service de l'infrastructure se fasse pour 2025.

En 2012, on parlait d'un crédit éventuel de l'ordre de 800 millions de francs, mais il n'était pas inscrit dans les projections de la Confédération. On est finalement parvenu à faire passer le message « FAIF » à 6,4 milliards et à y inclure un certain crédit à allouer pour Cornavin. Par ailleurs, il a fallu coordonner l'administration et collaborer avec différents acteurs. Notamment avec des urbanistes pour traiter de la question de la centralité de Cornavin, avec les partenaires régionaux au sein de la métropole lémanique, et avec nos députés à Berne pour s'assurer qu'il y ait un message unique qui soit transmis au-delà de Genève.

On voit sur les schémas qu'avec l'option initiale des deux voies supplémentaires côté Montbrillant, des bâtiments sont touchés, et c'est ce qui a suscité beaucoup de réactions, ainsi que cette motion. Ce projet de base devait être couplé avec d'autres infrastructures pour déployer ses effets, il s'agissait de sauts-de-mouton dans les secteurs de Châtelaine et de Sécheron. Aucun financement n'était prévu pour ces infrastructures supplémentaires. En considérant les impacts du projet de gare en surface, les infrastructures complémentaires à réaliser, et certaines oppositions, l'expertise a été menée avec les CFF, la Confédération, la Ville et le Canton de Genève. Les experts ont vite conclu à la nécessité d'une gare souterraine, mais se posait ensuite un certain nombre de questions : Pour quels types de trains l'extension est-elle prévue (ceux qui viennent du CEVA, de La Plaine ou de l'aéroport) ? A quel moment est-ce qu'on plonge sous terre ? Et quelle est la localisation précise de cet agrandissement (sous la place de Montbrillant, celle de Cornavin, ou ailleurs). A la conjugaison de ces différentes variantes, il a fallu considérer toutes les options possibles, après quoi on s'est aperçu que la meilleure variante consistait à localiser la gare souterraine sous la place de Montbrillant, et que cette dernière devait accueillir les trains en provenance de l'aéroport ou les trains de grandes lignes. A terme, il faudra aussi que cette gare puisse être élargie à deux voies supplémentaires. Car, dans la première étape, l'élargissement à deux voies permettrait d'accueillir les trains qui font Lausanne - Genève-Aéroport, tandis que ceux qui partiraient de l'aéroport pour Lausanne seraient en surface. Mais, lors du développement ultérieur de la gare, tous les trains de grandes lignes passeraient sous terre.

M. Etienne souligne que cette solution est d'autant plus séduisante qu'elle n'a pas d'impact sur les bâtiments et les logements. Seules seraient touchées des caves, qui devraient être provisoirement désaffectées puis récupérées ultérieurement. Cette méthode, qui a déjà été utilisée à Zurich, a évidemment un certain coût, mais elle permet de préserver tous les logements sur toute la durée du projet, dans le secteur de Cornavin comme dans les autres secteurs concernés. Il mentionne aussi la nécessaire emprise sur une partie des jardins de l'ONU, et, dans le secteur de Châtelaine, quelques impacts minimes qui concernent des zones de jardin.

Cette solution de gare souterraine apporte aussi beaucoup plus de fonctionnalités dès sa mise en service. Avec la mise en service du RER du Grand Genève en 2017, on serait à 30 trains par heure, mais avec la gare souterraine, on pourrait envisager jusqu'à 40 trains par heure. Pour ce faire, il faudrait nécessairement une certaine adaptation des infrastructures sur l'axe entre Genève et Lausanne et à l'aéroport. Mais à Cornavin, force est de constater que la gare souterraine offre une capacité d'accueil de trains

largement supérieure à une gare aménagée en surface. Par ailleurs, la gare souterraine et sa mise en service en 2025 permettrait de réaliser la cadence 15 minutes sur les trains régionaux entre La Plaine et Genève. A long terme, la limitation de l'offre en train ne concernera plus la gare mais bien plutôt les branches d'accès à Cornavin. Donc l'option souterraine propose des fonctionnalités largement supérieures à la gare en surface, que ce soit à sa mise en service en 2025, ou à plus long terme dès le moment où elle s'élargit.

Concernant les délais et les coûts, les experts estiment qu'il est possible de réaliser la gare souterraine d'ici 2025. Le coût s'élève à 1,2 milliard de francs, ceci à plus ou moins 50%, degré de précision usuel imposé dans le cadre de cette étude. La durée des travaux devrait s'étendre sur 6 ans, contre 5 pour la solution de la gare en surface.

M. Etienne s'appuie sur la projection présentant un tableau comparatif entre la solution souterraine, et la solution en surface. Il constate pour la solution en surface un investissement moindre, pour des fonctionnalités nettement plus faibles. Il trouve intéressant de remarquer que la solution souterraine à long terme, donc avec deux voies supplémentaires, représente un investissement comparable au niveau des coûts. L'impact sur le territoire est moindre avec la solution souterraine, puisqu'il n'y a pas de logements condamnés et les terrains concernés sont des terrains non construits. Il note à cet égard l'opportunité de reconversion de la place de Montbrillant en zone piétonne, puisque c'est là que les voyageurs sortiront depuis la gare souterraine.

C'est donc sur la base de ces éléments que les quatre partenaires (CFF, Confédération, canton et Ville de Genève) ont opté unanimement pour cette solution souterraine, et ont décidé d'avancer et d'affiner les études.

Les jalons essentiels à venir sont principalement le vote « FAIF », avec son enveloppe à 6,4 milliards de francs. Il y a à cet effet un contreprojet indirect et il y aura donc un vote. Ce vote scellera le financement des 800 millions inscrits dans le message pour la gare Cornavin. M. Etienne se dit optimiste pour le vote « FAIF ». Il resterait 400 millions à financer, et un accord sera à trouver avec la Ville de Genève et la Confédération. Ce surcoût, qui fera l'objet d'un projet de loi, sera déposé au Grand Conseil pour boucler le financement. Le but est tout de même que l'intégralité de la somme soit remboursée par la Confédération dans la mesure où ce projet est d'intérêt national et que la Confédération est favorable au projet. Il va falloir négocier avec Berne et faire en sorte que ce montant soit inscrit dans les prochains messages de financement nationaux.

Finalement, un projet urbain en pilotage de la Ville de Genève est en train d'être organisé et développé, pour se donner les moyens et la capacité de revoir l'interface de la gare, et non pas se concentrer uniquement sur l'aspect ferroviaire.

Questions des commissaires et réponses

A un commissaire (L) qui demande qu'on rappelle pourquoi les trains doivent nécessairement passer par Cornavin, M. Staffelbach répond d'abord qu'on peut considérer en Suisse cinq villes principales en matière de mobilité ferroviaire. Il s'agit des villes de Genève, Lausanne, Berne, Bâle et Zurich, soit deux villes romandes et trois villes alémaniques. La part modale des transports publics des deux agglomérations romandes est à peu près à 20% tandis que celle des agglomérations alémaniques est plutôt à 30%. Il y a donc au niveau national un potentiel important pour ces deux agglomérations. C'est le transport régional plutôt que le réseau de grandes lignes qui joue un grand rôle dans cette différence de part modale.

Le pari des CFF pour développer le transport régional part de l'idée, qui semble fonctionner jusqu'à présent, que le système gagne en efficacité si la région possède un point central, qu'on appelle aussi *hub*, par lequel passent absolument toutes les connexions. Ces dernières se trouvent toutes valorisées du fait qu'elles sont liées au point central les unes avec les autres. A l'inverse, si on éclate le réseau, on se retrouve forcément avec des connexions qui ont moins de correspondances. Ce système fonctionne bien chez nous puisque, en termes de nombre de passagers par kilomètre, la Suisse est championne du monde.

A une question portant sur l'utilité de la « raquette » à réaliser reliant Cornavin via Sécheron à la gare de l'aéroport, telle qu'elle est désormais inscrite dans le Plan directeur cantonal, M^{me} Künzler précise que son but est de trouver le meilleur moyen de développer le système ferroviaire. D'ailleurs, on avait une boucle simple, mais maintenant on cherche à voir plus loin : par exemple si on parvient à aller jusqu'à Meyrin, on pourrait desservir un autre pôle de la rive droite qui n'est actuellement pas desservi par le train.

M. Etienne complète en insistant sur le fait que la raquette tend à donner un deuxième souffle à l'arrivée du RER. La vertu de cette deuxième étape consiste dans le fait que des trains venant de la rive gauche pourront être prolongés sur ladite raquette. Le but est d'offrir de nouvelles diamétrales, en plus de celle offerte par le CEVA.

Une commissaire (S) souhaite encore savoir si un rapport plus détaillé est prévu, ce à quoi M. Etienne répond par l'affirmative. Il y a un rapport de

synthèse d'une vingtaine de pages qui est sorti il y a une ou deux semaines. Il mentionne aussi le rapport technique, qui est sorti hier en version projet et qui est en relecture auprès des 4 partenaires de l'expertise. Ces documents seront transmis. Il est encore précisé par M^{me} Künzler que le projet d'extension en surface n'a pas été formellement abandonné, mais que personne ne le souhaite. Il sert en fait d'étalon. Le projet en surface pourrait théoriquement aboutir si les Genevois ne participaient pas du tout à un autre projet. Elle profite de l'occasion pour inviter tous les partis présents à se mobiliser pour le vote « FAIF », qui constitue la prochaine étape à venir.

Un commissaire (R) estime que le projet initial devrait être complètement enterré. Quant à la nouvelle raquette, il trouve très intéressant de considérer les différentes ouvertures qu'elle propose à long terme pour le réseau genevois. Il insiste sur la chose qui lui paraît la plus essentielle pour la suite du projet : il faut que la Ville de Genève déploie un effort tout à fait identique que les autres acteurs. Il craint en effet que le projet soit abordé avec trop de timidité par la ville, comme cela a pu être le cas dans le passé.

M. Staffelbach partage entièrement cet avis. Il indique à cet effet que les CFF souhaitent que le projet soit suivi par un système de comité technique et de comité politique à quatre parties : le canton, la Ville de Genève, les CFF et l'Office fédéral des transports. Ces deux comités auraient pour mission de suivre, à intervalles réguliers, l'avancement du projet et donc d'assurer la cohérence politique du projet, et non pas seulement la cohérence technique. Ceci est déjà en place.

Une commissaire (UDC) s'inquiète de savoir si les études et la mise à l'enquête de la gare souterraine seront menées simultanément avec celles concernant le RER dans d'autres secteurs. M^{me} Künzler répond que c'est le cas et que certains projets sont même retardés dans ce but. La coordination fonctionne très bien jusqu'à présent et il faut continuer ainsi jusqu'en 2025. Des solutions intéressantes sont trouvées avec les différentes communes. La même s'inquiète du sort de la halte RER de Blandonnet, ce à quoi il lui est répondu que dans le cadre des études, certaines haltes ont été validées au détriment d'autres. A titre d'exemple, si on s'arrête à Châtelaine, on ne peut pas s'arrêter à Blandonnet.

Discussion de la commission, prises de position et votes

Avant que d'aller plus loin le président demande encore à M^{me} Künzler comment le Conseil d'Etat reçoit cette motion 2059. Celle-ci tient à préciser qu'elle n'avait pas attendu le « Collectif 500 » pour aller de l'avant. Il fallait savoir où et comment aménager ce projet. Bien qu'elle soit attachée au

quartier des Grottes pour y avoir habité, M^{me} Künzler assure que si la fonctionnalité avait été meilleure en surface, elle serait allée de l'avant avec ce projet-là ! Mais ce n'est heureusement pas le cas. Elle répond donc qu'elle reçoit très favorablement la motion et invite les députés à l'accepter, même si cela ne change pas concrètement le cours des choses. Un refus reviendrait en fait à donner un message paradoxal.

Les commissaires passent directement sans autre discussion aux prises de position des groupes politiques.

Une commissaire (UDC) relève l'avantage des rapports car ils sont publics ; ils permettent de donner le signal d'un attachement au projet. Son parti et elle-même l'accueilleront donc favorablement.

Le groupe des Verts déclare qu'il accueillera très favorablement la motion. Ils ont été très intéressés par la présentation, qui permet effectivement d'avoir un rapport qui complète ce qui a déjà été entendu.

Le groupe libéral indique à son tour qu'il soutiendra la motion, tout comme le groupe MCG.

Le représentant (R) remercie les autorités d'avoir répondu à la question essentielle qui était de savoir quelles étaient les véritables enjeux cachés derrière l'option souterraine et l'option en surface. Le dilemme entre développer les transports collectifs et préserver un quartier urbain est clairement levé au profit d'une décision basée sur les perspectives d'avenir offertes par une variante certes plus coûteuse initialement mais qui s'avérera à terme comme plus efficace et plus économique. Il sait désormais quelle solution permet de faire face à l'avenir et son groupe soutiendra dès lors la motion.

La représentante (S), bien entendu favorable à la motion, souligne que l'opposition d'un groupe de citoyens a généré un débat et une étude qui ont permis de voir que les CFF proposaient une solution au rabais. Elle avait donc envie de suggérer au canton de faire une expertise indépendante des CFF, car la douche froide qui aurait résulté de la réalisation d'une gare en surface aurait tout de même été considérable.

Le Président procède au vote et demande qui accepte la proposition de motion 2059 « Oui à l'extension d'une gare ! Non à la destruction d'un quartier ! » et son renvoi au Conseil d'Etat.

Pour :	13 (2 S, 3 Ve, 1 PDC, 2 R, 2 L, 2 MCG, 1 UDC)
Contre :	–
Abstention :	–

La proposition de motion est **acceptée à l'unanimité** des membres présents.

Le préavis sur la catégorie de débats est 3.

Annexes :

- 1) *Présentation du groupe « Collectif 500 »*
- 2) *Lettre des CFF (M. L. Staffelbach), du 19.06.2012*
- 3) *Présentation du DIME, du 16.10.2013*

Proposition de motion (2059)

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.

ANNEXE 1
Présentation du groupe « Collectif 500 »



Présentation à la commission
d'aménagement du canton
23 mai 2012

Le « Collectif 500 »

- Des habitants
 - Locataires
 - Propriétaires
 - Coopérateurs
- Des chômeurs potentiels
 - Employés
 - Commerçants
 - Artisans



Le « Collectif 500 »

- Non rattaché à une organisation politique
- Appuyé par de nombreuses associations
- Soutenu par une pétition
 - Plus de 3500 signatures à ce jour
- Soutien politique croissant



COLLECTIF 500

Pourquoi le Collectif 500 ?

- Etre informés
- Regrouper les personnes concernées
- Etre une force de proposition
- S'opposer à toute variante qui porte atteinte au logement



COLLECTIF 500

Positions du Collectif 500

- Est favorable aux transports publics
- Propose une variante souterraine
- S'oppose catégoriquement à tout agrandissement
 - Portant atteinte à des quartiers historiques
 - Touchant 385 logements
 - Déplaçant plus de 1000 personnes
 - Détruisant 300 emplois



COLLECTIF 500

La variante souterraine



COLLECTIF 500

Avantages de la variante souterraine (I)

- Pas d'impact social et environnemental négatif
- Intègre le réseau RER et renforce le lien avec le CEVA
- Résout le goulet en direction de La Plaine
- Anticipe le développement des futurs besoins où le rajout de voies CFF se fera en souterrain
- Economise des « sauts de mouton » et la reconstruction d'un quartier
- Aura un coût inférieur à celui donné par les CFF

COLLECTIF 500 

Avantages de la variante souterraine (II)

- Evite le remaniement du pôle d'échange avec les transports publics
- Préserve les logements, les emplois et la qualité de vie des riverains
- Evite des années d'opposition et de procédures
- Permet, si les autorités politiques la soutiennent, que Genève parle d'une même voix face au reste de la Suisse

COLLECTIF 500 

Le Collectif 500 face aux autorités

- Demande un débat et un choix genevois quant à l'agrandissement de la gare
- Souhaite une politique cohérente et à long terme des transports publics et individuels
- Exige une comparaison des variantes en surface et souterraine sur la base de critères et de pondérations transparentes
- Se battra pour que le critère financier ne prime pas
- Sollicite l'anticipation par le canton et la Ville d'un montage financier permettant la réalisation du meilleur projet pour Genève

COLLECTIF 500 



COLLECTIF 500 

ANNEXE 2
Lettre des CFF (M. L. Staffelbach), du 19.06.2012



I-PJ-ZEB - Av. de la Gare 43 - 1003 Lausanne

Secrétariat général du Grand Conseil
Mme Roberta Piccoli
Rue de l'Hôtel-de-Ville 2
1211 Genève 3

Lausanne, le 19 juin 2012

Concerne : extension de la gare de Genève ;
questions de la commission d'aménagement du Grand Conseil ; motion
« M 2059, Oui à l'extension d'une gare ! Non à la destruction d'un quartier ! »

Chère Madame,

Je vous remercie de m'avoir reçu en audience le 30 mai dernier. Voici les réponses à vos questions :

Question	Réponse
<p>D'après la présentation il est indiqué qu'elle nécessite la destruction d'immeubles à Saint-Jean. Cela n'est pas exposé dans l'étude réalisée par les CFF en date du 16 avril 2012 (Expert M. Jean-Marc Rasterter) Existe-t-il une autre étude qui valide les diapos présentées à la commission et si tel est le cas, merci de nous fournir l'étude, (étude CFF souterraine) Merci de nous fournir l'étude du 16 avril 2012 plus toute autre étude de Gare souterraine.</p>	<p>En 2009, la Ville de Genève (cheffe de file), le Canton et les CFF sont convenus de mandater un groupe d'experts chargés 1) d'évaluer l'impact direct du projet CFF en surface ; 2) de proposer une image directrice. Ce mandat sera achevé au 30 juin 2012. Ses conclusions provisoires (voir annexe) sont celles qui ont été montrées dans la présentation du 30 mai. Des destructions à Saint-Jean ne seraient nécessaires que dans le cas de la réalisation d'une gare souterraine dédiée au trafic Grandes Lignes. Voyez à ce sujet la présentation du 30 mai, pages 23 et 24. Vous trouverez en annexe notre analyse de la variante souterraine « Martin Graf ».</p>

<p>Plan des projets CFF immobilier : Quel impact sur le projet (immeubles achetés plus constructions à réaliser) ?</p>	<p>CFF Immobilier n'a aucun projet d'achat d'immeubles allant au-delà des stricts besoins ferroviaires qui nécessitent la destruction de 140 logements, ni de projet de construction d'immeubles à cet endroit. En page 33 de la présentation du 30 mai, la ligne violette (emprise foncière) indique la surface urbaine affectée.</p>
<p>A combien revient la variante Nord totale? (Voies supplémentaires, plus deux nœuds ferroviaires plus place attente des trains)</p>	<p>Au total MCHF 790, dont travaux à hauteur de MCHF 550 et achats fonciers, remises en état des terrains et intégralité des adaptations nécessaires de la voirie y compris voies trams à hauteur de MCHF 240.</p>
<p>Pourquoi la version "Sécheron" est-elle aussi nord que celle prévue sur les plans alors que les CFF ont du dégagement au sud de la variante ?</p>	<p>L'intégralité des surfaces de voies de dépôts et de manœuvres à l'est de la gare est nécessaire à l'exploitation de la gare . Un empiètement sur ces surfaces pour y développer le quai et les deux nouvelles voies est donc impensable sans conséquences sévères sur la capacité de la gare.</p>
<p>Avoir un résumé de la manière dont ont été financés les travaux de la gare de ZH (souterraine). En particulier la répartition financement CFF, canton et commune</p>	<p>Des MCHF 2'031 que coûte l'ensemble du projet, la Confédération en assume deux tiers et le Canton de Zurich un tiers. Voyez à ce sujet le document annexé.</p>
<p>Comment le canton et la commune entendent-ils gérer les congés des locataires actuels ? Dans quels délais ?</p>	<p>Il est difficile aux CFF de se prononcer sur les stratégies du Canton et de la Ville. Du point de vue ferroviaire, les travaux d'extension en surface sont prévus de janvier 2021 à décembre 2025. Les 140 logements affectés par le projet ferroviaire devront donc être libres pour la fin décembre 2020.</p>
<p>Quelles seront les solutions de relogement et où ?</p>	<p>La restructuration urbaine proposée par les mandataires cités plus haut propose la destruction d'un total de 370 logements, dont 140 sont liés au projet ferroviaire et 230 à la requalification urbaine. Au même endroit, il est possible de créer 300 logements, ce qui correspond à une perte nette de 70 logements. A condition de pouvoir démarrer cette</p>

	restructuration suffisamment tôt, il serait possible d'y procéder par étape et donc de résoudre une partie du problème de relogement en transfert direct d'un immeuble à détruire à un immeuble déjà construit. CFF Immobilier développe par ailleurs le long de la ligne CEVA un total de 1'000 (mille) logements à La Praille, Eaux-Vives et Chêne-Bourg (projets communs CFF-Canton SOVALP, SOVAGEV et SOVACB) à l'horizon 2020 qui peuvent partiellement être mis à contribution.
--	---

Veuillez agréer, chère Madame, mes salutations les meilleures.



Laurent Staffelbach
Chef de projet général Léman 2030

Annexes :

concept de financement du développement du réseau de la gare de Zurich
synthèse des premières études d'urbanisme, 24.01.2012
analyse de la variante souterraine « Martin Graf »

ANNEXE 3
Présentation du DIME, du 16.10.2013

EXTENSION DE LA GARE DE CORNAVIN

COMMISSION D'AMÉNAGEMENT DU CANTON
M 2059

16 OCTOBRE 2013



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

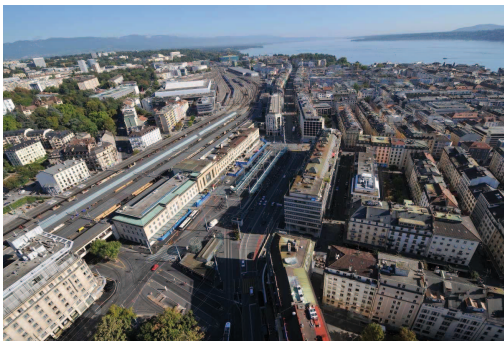
POST TELEGRAPH LIK

Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement
Direction générale de la mobilité

17.10.2013

CONTEXTE

> AUGMENTER LA CAPACITÉ FERROVIAIRE DE GENÈVE



- > OFFRIR PLUS DE PLACES ASSISES
- > FAIRE FACE À L'AUGMENTATION DE LA DEMANDE: 100'000 VOYAGEURS ENTRE LAUSANNE ET GENÈVE EN 2030
- > SATURATION DE CORNAVIN APRÈS LA MISE EN SERVICE DE CEVA

2012 - 2013 – STRATÉGIE CANTONALE

DÉFINIR UN EMPLACEMENT:

- > ÉTUDES SUR LA PRAILLE, AÉROPORT, SÉCHERON ET CORNAVIN

CONVAINCRE LES ACTEURS LOCAUX:

- > CONSENSUS SUR LE LIEU DE L'EXTENSION: CORNAVIN
- > MISE EN SERVICE EN 2025
- > FINANCEMENT FÉDÉRAL LIMITÉ À 790 MIOS (FAIF)

COORDONNER L'ACTION DE L'ADMINISTRATION:

DÉFINIR UNE SOLUTION ADÉQUATE POUR GENÈVE:

- > CONVENTION POUR EXPERTISE INDÉPENDANTE

MOBILISER LES ACTEURS RÉGIONAUX POUR FAIF À 6,4 MIA:

- > UNITÉ DE LA MÉTROPOLE LÉMANIQUE:
- > SOLIDARITÉ DE LA CONFÉRENCE DES TRANSPORTS DE SUISSE OCCIDENTALE (CTSO) ET DE LA CONFÉRENCE DES GOUVERNEMENTS DE SUISSE OCCIDENTALE (CGSO)

FAIRE BLOC À BERNE:

- > UNITÉ DE LA DÉPUTATION GÉNOVOISE AUX CHAMBRES FÉDÉRALES

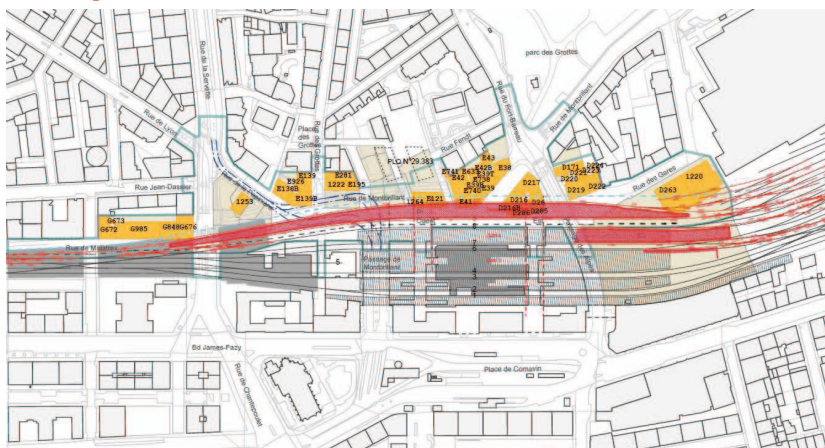


Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement
Direction générale de la mobilité

17.10.2013 Page 3

PROJET INITIAL - 2 NOUVELLES VOIES EN SURFACE

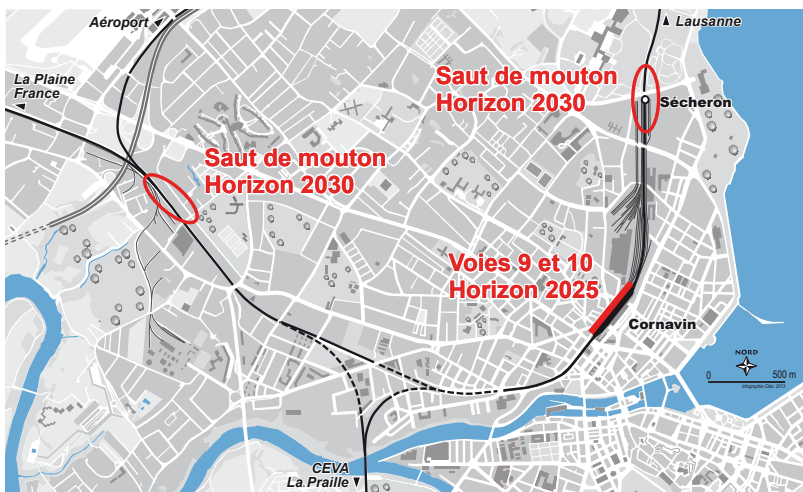
Impacts minimaux sur le bâti



Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement
Direction générale de la mobilité

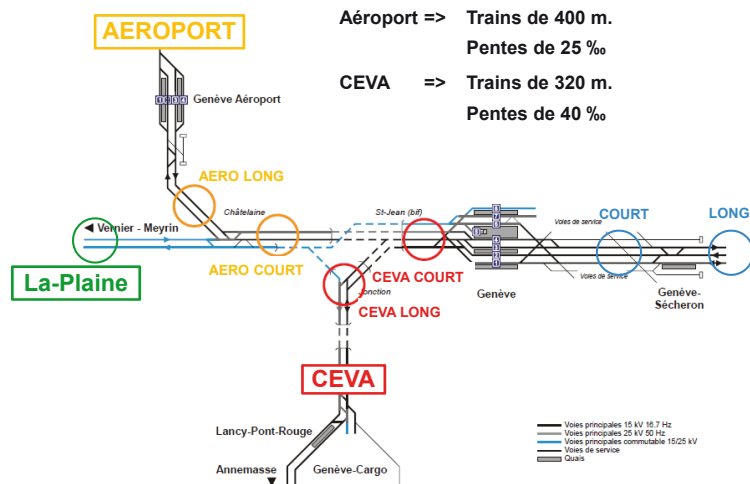
17.10.2013 Page 4

PROJET INITIAL AVEC INFRASTRUCTURES NÉCESSAIRES

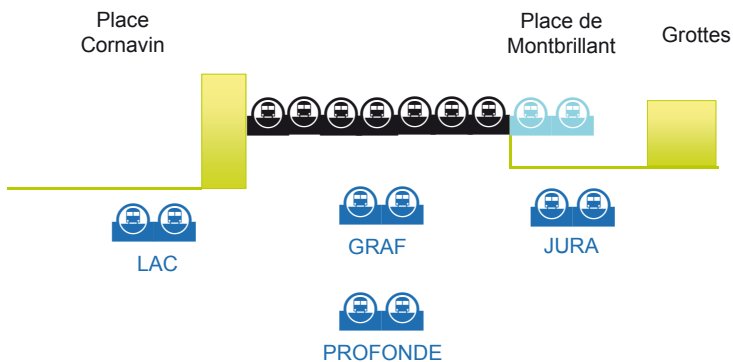


Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement
 Direction générale de la mobilité
 17.10.2013 Page 5

EXPERTISE - EXPLORER TOUTES LES POSSIBILITÉS

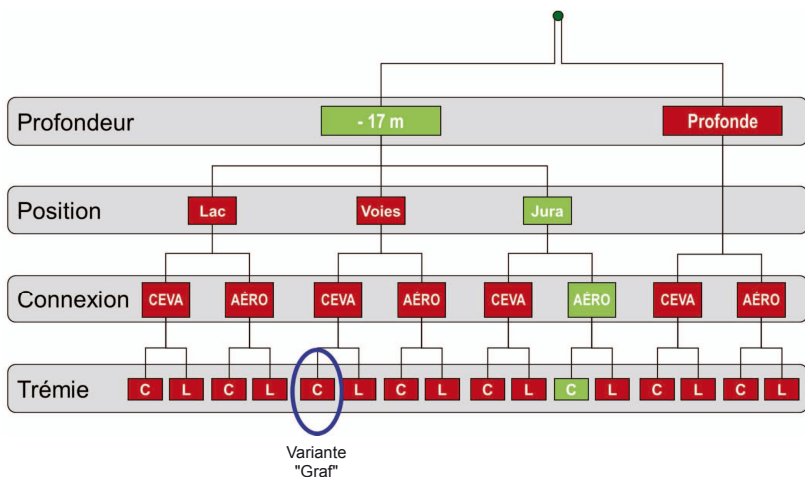


EXPERTISE - EXPLORER TOUTES LES POSSIBILITÉS



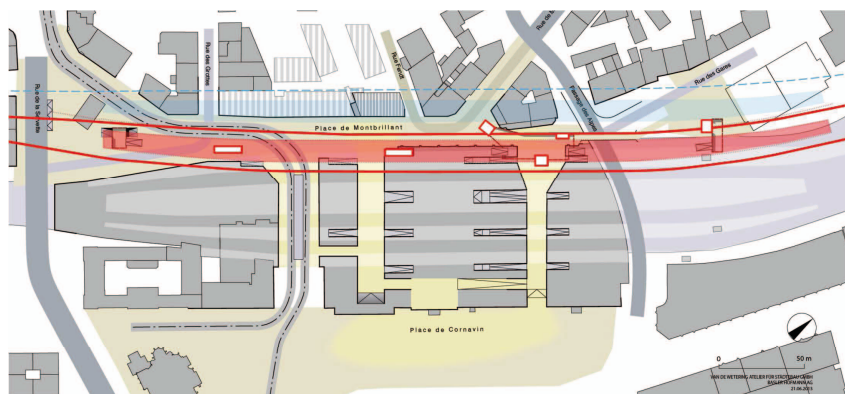
Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement
Direction générale de la mobilité

VARIANTES ANALYSÉES



Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement
Direction générale de la mobilité

GARE SOUTERRAINE RETENUE EN PLAN



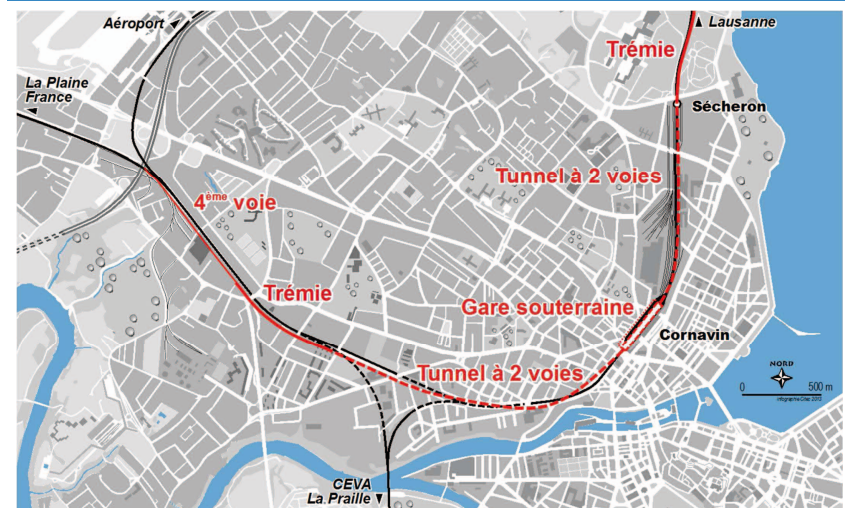
- 2025 (2 voies souterraines)
- Possibilité d'extension (2 voies souterraines)
- Accès



Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement
Direction générale de la mobilité

17.10.2013 Page 9

VUE D'ENSEMBLE DU PROJET



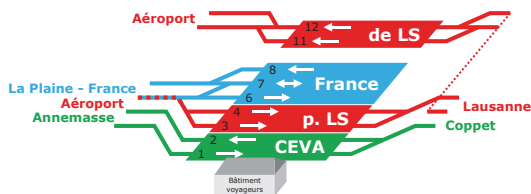
Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement
Direction générale de la mobilité

17.10.2013 Page 10

FONCTIONNEMENT DE LA GARE DE CORNAVIN

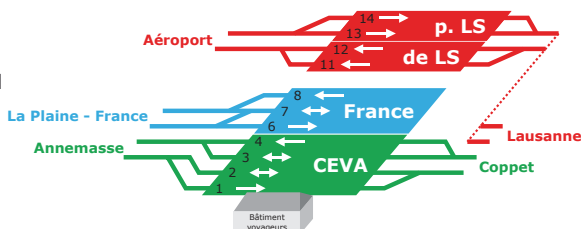
> 2025

- 2 voies en sous-sol destinées aux trains venant de Lausanne



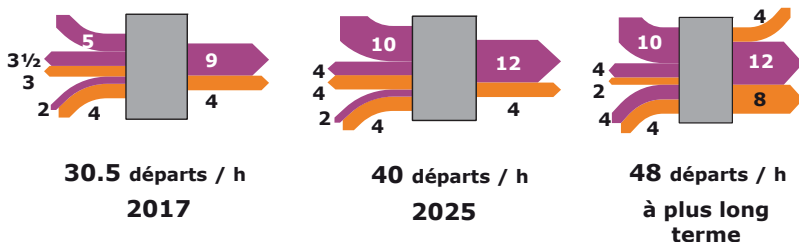
> À PLUS LONG TERME

- 4 voies en sous-sol tout le trafic suisse grandes lignes



FONCTIONNALITÉS DE LA GARE SOUTERRAINE

CE QUE LA SOLUTION SOUTERRAINE OFFRE :



- cadence 1/4h La Plaine possible dès 2025
- à long terme: Cornavin n'est plus limitatif



DÉLAIS ET COÛTS

Des délais courts mais réalistes :

- mise en service de la gare souterraine à 2 voies en 2025,
- afin de permettre de répondre au saut d'offre prévu
- et de bénéficier du financement FAIF

	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
Études & projets d'exécution														
Procédure d'approbation des plans														
Travaux														
Mise en service														

Estimation des coûts :

- environ 1'240 millions CHF à +/- 50%
- pour la gare souterraine à 2 voies, les tunnels et les adaptations du réseau existant



SYNTHÈSE

	Critère	Gare Surface	Gare souterraine
Fonctions & utilité	<ul style="list-style-type: none"> • Potentiel de développement offre • Stabilité circulations 	<ul style="list-style-type: none"> • Sans investissements ultérieurs, plafonné à l'offre 2025 • Acceptable 	<ul style="list-style-type: none"> • Permet un développement ultérieur sans investissements complémentaires • Bonne
Coûts (MCHF ₂₀₁₂)	<ul style="list-style-type: none"> • En 2025 • En 2030 • À plus long terme • Entretien annuel 	<ul style="list-style-type: none"> • 835 (790 en CHF₂₀₀₈) • 1'475 • 1'475 • 16 / an 	<ul style="list-style-type: none"> • 1'240 • 1'240 • 1'475 • 14 / an
Impact sur le territoire	<ul style="list-style-type: none"> • Emprises foncières • Réorganisation circulations 	<ul style="list-style-type: none"> • Expropriations et nouvelle urbanisation • Impact TI/TC au niveau du Passage des Alpes 	<ul style="list-style-type: none"> • Expropriations limitées (terrains non construits) • Place Montbrillant zone piétonne avec TC
Délais et procédures	<ul style="list-style-type: none"> • Durée des travaux • Risque de procédure • Possibilité de phasage 	<ul style="list-style-type: none"> • 5 ans • Lié aux expropriations à Montbrillant • Élevé (phase 1 = 50 %) 	<ul style="list-style-type: none"> • 6 ans • Lié à l'emprise dans le jardin de l'ONU et à Châtelaine • Moyen (phase 1 = 80 %)



SUITES À DONNER

VOTE FAIF :

- > 9 FÉVRIER 2014 (SI VOTE FAVORABLE : FINANCEMENT 800 MF POUR CORNAVIN EN FORCE, POUR 2025)

AFFINER LES ÉTUDES GARE SOUTERRAINE :

- > ÉTUDE PRÉLIMINAIRE (COÛT À +/- 30%), OCTOBRE 2013 À JUIN 2014
- > ÉTUDE AVANT-PROJET (COÛT À +/- 20%), MI-2014 À 2016
- > MISE À L'ENQUÊTE GARE SOUTERRAINE EN 2017-2018

NÉGOCIATIONS FINANCEMENT SURCOÛT GARE SOUTERRAINE :

- > RECHERCHE D'UN FINANCEMENT REMBOURSABLE DU SURCOÛT
- > ACCORD À TROUVER ENTRE ÉTAT, VILLE DE GENÈVE ET CONFÉDÉRATION
- > PROJET DE LOI POUR FINALISER PLAN DE FINANCEMENT

RÉFLEXIONS SUR UN PROJET URBAIN AUTOUR DE CORNAVIN :

- > ÉTAT FAVORABLE
- > PILOTAGE VILLE DE GENÈVE