

Date de dépôt : 14 mai 2010

Rapport

**de la Commission des pétitions chargée d'étudier la pétition :
Menace de démolition d'une partie du quartier des Grottes**

Rapport de M. Olivier Norer

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des pétitions a discuté à quatre reprises de cette pétition lors de ses séances des 1^{er} et 15 février 2010, ainsi que des 1^{er} et 8 mars 2010 sous l'énergique présidence de M. Ivan Slatkine. Les procès-verbaux ont été tenus avec exactitude par M. Christophe Vuilleumier. Qu'ils en soient tous deux remerciés.

La pétition 1705, munie des 3 signatures des représentants de l'Association des Habitant-e-s de l'Ilôt 13 et du groupement des riverain-e-s de la place des Grottes ainsi que du responsable de la Commission circulation et aménagement du contrat de quartier, a été déposée le 10 décembre 2009. Elle demande aux autorités genevoises, cantonales et communales :

- d'informer la population sur les intentions et les projets des parties engagées, à savoir les CFF, le canton et la Ville ;
- de maintenir l'intégrité du quartier en renonçant à la démolition d'immeubles ;
- d'exiger des CFF le concept d'une gare qui optimise la surface actuellement disponible en trouvant des solutions innovantes sur les plans organisationnel et technologique.

Les pétitionnaires font remarquer que des informations partielles de toute nature circulent en ce qui concerne les travaux de rénovation et d'agrandissement de la gare Cornavin et qu'une série d'immeubles situés le long des voies de chemin de fer serait vouée à la démolition.

Audition du 1^{er} février 2010 : Association des Habitants-e-s de l'Îlot 13, MM. Félix Dalang, Morten Gisselbaek et Alvare Sanchez

Selon M. Dalang, les pétitionnaires ont appris par la radio que la Confédération donnait l'autorisation aux CFF pour la construction d'une extension de la gare.

M. Gisselbaek précise que les CFF projettent de construire deux voies supplémentaires, ce qui a provoqué l'arrêt de projets immobiliers dans le sud du quartier des Grottes. Il ajoute que des projets de la Ville de Genève et de privés ont été bloqués dans le bas du quartier. Entre-temps, la Ville temporise. Si quelques habitants ont vu des images de périmètre, un flou existe sur l'impact réel d'une extension de la gare. Outre le problème d'information lacunaire, il ajoute que leur souci, c'est de voir leurs logements détruits.

M. Gisselbaek pense qu'il était préférable d'intervenir rapidement au travers d'une pétition. Il ajoute que les pétitionnaires ne sont pas opposés aux transports publics. Il pense qu'il serait judicieux d'obtenir des informations, car ils n'ont pas encore pu rencontrer les CFF. C'est le sens de la première invite de la pétition.

M. Gisselbaek souligne avoir entendu que le bas du quartier et la rue Malatrex, jusqu'à la rue Voltaire, seraient rasés. Il mentionne par ailleurs qu'il serait bon de savoir combien coûteraient ces destructions par rapport au projet des CFF. Il précise que les pétitionnaires sont attachés à ce quartier et il mentionne qu'il serait appréciable si le canton appuyait les habitants et trouve une solution. Il poursuit en déclarant que cette pétition représente une inquiétude présente de l'Îlot 13 jusqu'à la rue Voltaire. Il a déduit que les destructions seraient plus nombreuses que le seul hôtel de Montbrillant. Une soixantaine de logements seraient concernés et ajoute que c'est l'ensemble du projet en bas du quartier des Grottes qui est bloqué. Les pétitionnaires ne sont pas opposés à la densification du quartier des Grottes, même si l'Îlot 13 en soi est déjà très dense. Il précise que des immeubles viennent d'être construits.

M. Dalang ajoute qu'une série d'immeubles vient aussi d'être rénovée. Il remarque en outre qu'il n'est pas question pour les CFF de détruire des immeubles pour en reconstruire.

M. Gisselbaek ne connaît pas de plan officiel, mais qu'à sa connaissance les CFF ont trois ans pour déposer un projet. M. Dalang pense qu'il faudrait une planification claire de ce qui va se passer. Les pétitionnaires n'ont toutefois pas fait de propositions aux CFF pour leurs projets, étant donné qu'ils sont mal placés pour expliquer aux CFF comment construire une gare.

Discussions de la commission

Un commissaire UDC mentionne qu'en l'absence d'information, les éléments de cette pétition relèvent plus pour l'heure de la supposition. Il propose alors l'audition des CFF. Un commissaire Vert ajoute que c'est tant CFF Infrastructure que CFF Immobilier qu'il faut auditionner. Au vote, cette audition est acceptée à l'unanimité.

De même, un commissaire libéral propose également l'audition de la Ville de Genève et du DCTI. Ces deux auditions sont également acceptées à l'unanimité.

Un commissaire Vert demande l'audition complémentaire de la DGM, qui est aussi acceptée à l'unanimité.

Audition du 15 février 2010 : représentants de CFF Immobilier et de CFF Infrastructure, MM. Serge Stalder et Yannick Parve

M. Stalder prend la parole et rappelle l'opposition que les CFF ont déposée contre le PLQ des Grottes, ce qui a donné lieu à une série de discussions. Il ajoute que c'est une affaire qui a été négociée avec la Ville et les propriétaires, et qui a abouti à des conventions signées l'été passé. Il remarque par ailleurs que le projet des CFF est plus large que le cadre de ce PLQ. Il ajoute que si les études indiquent qu'il est nécessaire d'ajouter deux voies au Nord, soit 27 mètres, il est bien évident qu'une série d'immeubles, soit une douzaine, seront touchés.

M. Stalder ajoute que, même en l'état des réflexions, il aurait été irréaliste de laisser se construire l'hôtel dans le no man's land du parking se trouvant au sud du quartier des Grottes. Il ajoute que la situation était claire, raison pour laquelle un moratoire de trois ans a été arrêté afin de permettre aux CFF de mener les études qui se termineront d'ici la fin 2011. Entre-temps, tout est gelé. Une image directrice du quartier des Grottes doit aussi être élaborée avec la Ville de Genève. Il précise encore que les CFF n'ont aucun pouvoir de décision. Il ajoute que c'est l'Office fédéral des transports qui en a l'autorité. Il mentionne encore qu'un accord a été trouvé avec tous les partenaires.

M. Parve déclare que ce sont 120% de voyageurs en plus qui sont estimés d'ici 2030, raison de la convention-cadre arrêtée avec la Confédération et le canton. Ce projet est en relation directe avec le développement du trafic Lausanne-Genève. Il explique qu'il est envisagé de créer deux voies supplémentaires et de reprendre la voie 5. Il précise que plusieurs solutions ont évidemment été étudiées. Il déclare ensuite que des conventions spécifiques de financement doivent à présent être décidées par les Grands

Conseils genevois et vaudois. Il mentionne que la mise à l'enquête et les travaux devraient aboutir à une ouverture des lignes entre 2025 et 2030. Il ajoute que les CFF espèrent obtenir des subventions de la part de la Confédération.

M. Parve déclare que le but, en ce qui concerne Cornavin, est d'avoir deux voies, dans les deux sens. Il précise que ce serait les quais 7 et 8. Il souligne que le déplacement de la douane rentre dans la réflexion. Il ajoute que le transit des TER fait pour le moment l'objet de deux variantes. Il signale par ailleurs que le plan-cadre, qui se développe sur le long terme, est également en chantier. Il souligne que, de manière globale, sur ce dossier, tout est ouvert, même l'option d'une gare souterraine. Mais avant de prévoir cette extension en sous-sol, il est nécessaire de connaître les besoins. Il rappelle en l'occurrence qu'une gare souterraine serait un chantier difficile. M. Parve ajoute aussi qu'une réflexion est en cours au sein du projet-cadre sur le rôle de la gare de l'aéroport. Il précise cependant que c'est le canton qui est le commanditaire. De même, le développement d'autres gares, dans le but de récupérer des voies à Cornavin, est en cours de réflexion. Mais il mentionne que cela nécessiterait de déplacer d'autres installations.

M. Stalder ajoute en outre que la boucle sur Coppet est envisagée d'ici 2050. En ce qui concerne la demande d'information des pétitionnaires, il souligne que c'est encore trop tôt pour communiquer. Il précise que ce n'est pas exclu qu'une campagne de communication soit réalisée à partir de 2013. Il ajoute que la Ville participe à la réflexion et qu'une séance d'informations sera prévue. De même, à ses yeux, la question du relogement pour les habitants dont les immeubles devraient être détruits n'est pas encore envisagée. Il répète que des négociations sont menées avec les propriétaires puisque ce sont eux que les CFF doivent indemniser. Il précise que ce n'est pas les CFF qui doivent visiter le marché genevois pour trouver des logements. Il termine en ajoutant que le moratoire est paru en janvier et que la Ville a été tenue au courant.

Audition du 15 février 2010 : M. Alain Mathez, directeur, direction des autorisations de construire, DCTI

M. Mathez déclare que le département n'a pas beaucoup de commentaires à faire sur ce projet. Il ajoute que des autorisations ont été délivrées sans recours des CFF, à l'exception de l'hôtel sur la place de Montbrillant. La vélostation, qui est envisagée du côté du quartier des Grottes, ainsi qu'un immeuble en coopérative, n'ont pas fait l'objet de recours. Il y a un moratoire de trois ans et cet aspect fait partie de l'accord de droit privé.

M. Mathez précise que la clause d'utilité publique pourrait être utilisée en cas d'extension au nord de la gare et qu'elle pourrait l'être même en amont. Mais les CFF pourraient aussi retirer l'autorisation de construire et donc ne pas réaliser au détriment de la Ville de Genève. Ils pourraient aussi construire en droit de superficie. En cas de relogement des habitants, l'office doit appliquer la LDTR, mais cela sera difficile. Normalement, les propriétaires ou les CFF pourraient fournir des solutions. Il ajoute qu'il y aura une pesée d'intérêts. Il rappelle que, normalement, un privé qui détruit un bâtiment de logements doit en reconstruire un. Un juriste de son service pourrait répondre à cette question.

Audition du 1^{er} mars 2010 : M. Rémy Pagani, maire de Genève

M. Pagani déclare que la Ville part du principe que cette quatrième voie CFF est nécessaire. Il ajoute toutefois que Berne et Zurich doivent sans doute estimer que Genève est aussi retirée que les Grisons. Il précise que les ingénieurs ont ainsi simplement tiré une ligne à travers le quartier pour faire passer cette voie de chemin de fer. Il signale alors que la Ville a forcé les CFF à imaginer d'autres solutions, ce qui pourrait être en l'occurrence envisageable. Il pense qu'une solution serait de considérer non pas une gare, mais trois ou quatre, soit l'aéroport et la gare des Eaux-Vives. Il ajoute que la Ville a pu constater, il y a deux ou trois mois, que les CFF prenaient en compte cette éventualité. Il déclare que des études vont donc être lancées, des études auxquelles la Ville sera associée. Il remarque que les CFF imaginent même un saut-de-loup ou un passage souterrain. Il explique par ailleurs que la question d'un agrandissement de la gare, devant cette dernière ou en amont de celle-ci, se pose.

M. Pagani évoque encore les négociations et déclare qu'il était prévu de construire 49 logements et 60 chambres d'hôtel au début de l'année 2009 et il rappelle que tout a été bloqué par les CFF, qui ont fait valoir leur droit à l'expropriation. Il ajoute que les CFF ont ainsi racheté le projet d'Implenia, alors que la Ville a cédé une parcelle à la condition qu'un agrandissement de la gare soit effectif. Il précise que le projet de vélostation a également été bloqué. Il mentionne qu'un délai de trois ans a été décidé pour permettre aux CFF de déposer leurs études. Il termine en déclarant qu'une auberge de jeunesse sera construite si ce projet des CFF ne se fait pas.

M. Pagani ajoute que la Ville a déposé un recours contre le projet des CFF, ce qui a permis d'ouvrir les négociations avec les autres intervenants et d'indiquer aux CFF que les 90 millions d'investissements étaient mal cadrés. Il précise à cet égard que la Ville a attiré l'attention des CFF sur le fait que CFF Immobilier n'était pas coordonné avec CFF Infrastructure. Il ajoute que

la Ville estime que cette quatrième voie est nécessaire, mais il répète qu'il faut que les CFF défendent leur projet d'agrandissement de Cornavin en démontrant qu'il n'y a pas d'autre solution.

M. Pagani constate que le boucllement ferroviaire depuis Satigny est un maillage nécessaire, mais qu'il doit se développer dans le projet d'agglomération. Il espère que le Conseil d'Etat parviendra à mettre en route cette affaire sans attendre sur la bonne volonté des CFF. Il précise que la Ville a toujours dit qu'il y aurait deux gares sur son territoire, soit la gare de Cornavin et celle des Eaux-Vives. Il pense que c'est une réflexion cantonale qui doit être menée à propos du maillage ferroviaire de Genève. De même, il remarque que le boucllement sur Bellevue, évoqué selon les CFF pour 2050, relève pour lui du domaine de l'ésotérisme. Il ajoute qu'il est nécessaire que le canton se batte.

M. Pagani souligne que la Ville est placée au même niveau que les habitants en ce qui concerne l'information sur le projet des CFF. Il rappelle que la Ville a réussi à signer une convention il y a une année avec les CFF, mais que rien ne bouge pour le moment. Il ajoute que la Ville est ainsi obligée d'aller à la pêche aux informations. La pétition, étudiée en commission des pétitions du Conseil municipal, a d'ailleurs déjà été renvoyée au Conseil administratif.

Audition du 1^{er} mars 2010 : M^{me} Rebecca Dougoud, directrice de la planification et des offres de la mobilité, et M. Christophe Genoud, secrétaire général adjoint du département de l'intérieur et de la mobilité

M. Genoud déclare que le département partage les préoccupations des pétitionnaires. Il ajoute qu'il ressort des différentes discussions qu'il faut se mettre d'accord sur l'offre à fournir et sur le planning. Il déclare encore que ce n'est que récemment que les CFF se sont rendus compte que ce n'était pas le nombre de voies, mais bien la taille de la gare qui formait le goulet d'étranglement. Il ajoute que l'on sait que Cornavin pourra fonctionner jusqu'en 2018-2020, date à laquelle il y aura des problèmes de capacité. Il rappelle en outre que la présence de voies dédiées au trafic français à Genève complique la donne.

M. Genoud rappelle encore les discussions entre la Ville et les CFF en expliquant que le canton était présent lors de ces négociations. Il précise qu'en décembre dernier, une convention-cadre a été signée entre le canton de Genève, le canton de Vaud et les CFF, qui fixe les infrastructures et les études devant être menées à l'horizon 2030-2040. Il explique encore qu'il était important que la question de ces deux voies s'intègre dans la

problématique. Il précise cependant qu'il était important pour le canton de savoir si cette adjonction était la seule solution ou s'il serait possible d'imaginer autre chose comme une gare souterraine. Il ajoute que la convention prévoit donc des études devant aboutir d'ici deux ou trois ans afin de dégager d'autres solutions. Il déclare encore que le canton ne peut donc pas partager l'opinion des CFF quant à la seule option d'un agrandissement de la gare vers le nord pour ajouter deux voies supplémentaires.

M. Genoud signale ensuite qu'un projet de loi va être déposé pour le financement des crédits d'étude. Il mentionne, cela étant, qu'il n'est pas possible de donner des assurances pour le moment à qui que ce soit sur ce qui va advenir. Il rappelle en outre que la ligne Genève-Lausanne est celle qui a la plus forte croissance en Suisse. Il déclare encore que le canton va participer aux études des CFF et tenir informée la Ville de Genève, ainsi que d'autres communes, si besoin est. Il termine en remarquant que la gare de l'aéroport pourrait être une piste de réflexion à poursuivre.

M^{me} Dougoud ajoute que les CFF ont engagé une étude structurante englobant les trente prochaines années, une étude à laquelle le canton a exigé d'être associé.

M. Genoud souligne que le canton aura voix au chapitre des projets, ce d'autant plus que c'est lui qui payera les études. Il ajoute que ce financement représente en fin de compte une garantie d'être associé à la démarche. Il signale ensuite avoir fait visiter les lieux aux représentants des CFF, qui ont compris les arguments des Genevois. Il remarque encore que les études devront démontrer quelles sont les impossibilités techniques d'une gare souterraine par exemple. Il répète que le financement des études par le canton est une bonne chose, puisque ce dernier est dès lors partie prenante.

M. Genoud précise que la gare des Eaux-Vives sera plus importante que celle de Lancy Pont-Rouge. Il évoque ensuite la boucle envisagée à l'aéroport et il rappelle que celle-ci irait de Cointrin à Cornavin via Bellevue. Il signale ensuite que c'est l'Office fédéral des transports qui aura le dernier mot, raison pour laquelle il est important de figurer le plus tôt possible au sein des études. Il évoque encore le moratoire et il mentionne qu'un projet existe déjà. Il mentionne encore avoir de la peine à imaginer un projet de gare souterraine présenté d'ici deux ans. Il déclare qu'il est clair qu'en supprimant les douanes et en utilisant les voies 7 et 8, on permettrait de gagner du temps. Il termine en rappelant que des discussions sont en cours entre la Ville de Genève et l'Office fédéral des transports.

M^{me} Dougoud complète en signalant que la gare de la Praille peut jouer un rôle important, mais elle mentionne qu'il n'est pas évident de créer dans ce site sept quais. Elle rappelle en outre que Cornavin est placé au centre-ville avec une desserte des TPG très importante.

Discussions de la commission

Une commissaire socialiste s'étonne de voir que les habitants n'aient pas été tenus au courant du moratoire. Elle remarque que c'est donc à partir de 2012 que les travaux pourraient débuter et elle pense qu'il serait pertinent d'anticiper les relogements. Elle se demande par ailleurs s'il sera encore nécessaire d'agrandir la gare en 2030 et s'il ne faudrait pas prévoir un nouveau développement rapidement.

Un commissaire libéral se déclare inquiet, car il a l'impression qu'il n'y a pas de politique ni de vision globale des transports à Genève. Il ajoute que la Ville a ainsi sa vision, tout comme le canton et ceux qui mettent en place les PACA. Il se demande s'il y a un pilote dans l'avion. Il pense que le Conseil d'Etat devrait donner sa position.

Une commissaire radicale n'est pas plus surprise que cela, car elle constate les mêmes phénomènes au sein de la Commission des transports. Elle pense que cette pétition devrait être renvoyée au Conseil d'Etat afin de faire bouger les choses.

Un commissaire radical pense que ce saucissonnage fait le jeu des CFF qui décident au final depuis Zurich. Il ajoute que cette pétition prend une ampleur intéressante.

Le même commissaire libéral remarque alors qu'il y a un nœud, soit l'aéroport, qui se trouve dans un cul-de-sac. Il ajoute que les PACA parlent de cette situation. Il ajoute que l'idée d'utiliser le nord de l'aéroport pour placer des parkings a été évoquée. Il pense, cela étant, que la gare de l'aéroport devrait voir son trafic s'intensifier.

Un commissaire Vert remarque qu'il y a plusieurs acteurs qui interviennent dans ce genre de sujets, lesquels sont particulièrement complexes. Cela étant, il rappelle que ces projets aboutissent généralement. Il note par ailleurs que les CFF sont une machine énorme avec un budget de sept ou huit milliards et il pense que le canton est finalement un petit partenaire. Il déclare que c'est finalement la question de la communication qui pose un problème, ce d'autant plus que tout le monde se renvoie la balle à ce propos. Il pense qu'il sera aussi nécessaire de renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat.

Un autre commissaire libéral pense qu'il faut renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat.

Un commissaire UDC se déclare partagé sur l'option à prendre sur cette pétition, car il ne voit ce que changerait un renvoi au Conseil d'Etat. Il précise qu'il aurait voulu conserver et geler cette pétition pour le moment.

Un autre commissaire Ve se déclare heureux d'avoir pu entendre les pétitionnaires. Il remarque ensuite qu'il sera intéressant d'avoir le résultat des études menées par les CFF dans deux ans, mais il pense qu'il n'est pas possible d'attendre aussi longtemps. Il maintient alors le renvoi au Conseil d'Etat.

Un commissaire socialiste et un commissaire PDC partagent cet avis.

Un commissaire MCG se déclare toutefois en faveur du dépôt.

Vote

Au vote, le renvoi de la pétition 1705 au Conseil d'Etat est accepté par :

Pour : 12 (2 S, 2 Ve, 2 PDC, 2 R, 3 L, 1 UDC)

Abstentions : 2 (2 MCG)

La Commission des pétitions vous recommande donc, Mesdames et Messieurs les députés, de renvoyer, dans les extraits, cette pétition au Conseil d'Etat.

Pétition

(1705)

Menace de démolition d'une partie du quartier des Grottes

Mesdames et
Messieurs les députés,

Des informations partielles de toute nature circulent en ce qui concerne les travaux de rénovation et d'agrandissement de la gare Cornavin. Une série d'immeubles situés le long des voies de chemin de fer serait vouée à la démolition.

Les habitant-e-s du quartier des Grottes, de l'îlot 13, de la rue Voltaire et autres riverain-e-s sont inquiets et s'interrogent.

Nous demandons aux Autorités genevoises, cantonales et communales :

- d'informer la population sur les intentions et les projets des parties engagées, à savoir les CFF, le canton et la Ville ;
- de maintenir l'intégrité du quartier en renonçant à la démolition d'immeubles ;
- d'exiger des CFF le concept d'une gare qui optimise la surface actuellement disponible en trouvant des solutions innovantes sur les plans organisationnel et technologique.

N.B. : 3 signatures

*Association des
Habitant-e-s de l'Îlot 13
Rue de Montbrillant 14
1201 Genève*

*Le groupement des
riverain-e-s de la place
des Grottes*

*Le responsable de la
commission circulation
et aménagement du
contrat de quartier*