

*Date de dépôt : 25 mars 2015*

**Rapport du Conseil d'Etat  
au Grand Conseil sur la pétition : Pas de destruction de  
logements !**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En date du 10 octobre 2014, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une pétition dont le libellé est le suivant :

*Le but du Collectif est de lutter contre la destruction du quartier situé à l'ouest de la gare Cornavin, et notamment les nombreux logements qui s'y trouvent. Cette destruction est envisagée par les CFF dans le cadre de l'aménagement de la troisième voie entre Lausanne et Genève. Le Collectif 500 est pour un développement des transports publics, mais se bat pour une solution alternative à l'élargissement de la gare et de ses conséquences désastreuses sur le plan social et urbanistique.*

*N.B. 7800 signatures<sup>1</sup>  
p.a. Collectif 500  
14, rue de Montbrillant  
1201 Genève*

---

<sup>1</sup> Pour information, la pétition est en outre munie de 7620 signatures électroniques

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Cette pétition P 1830 a été déposée le 8 juin 2012 au Grand Conseil par le « Collectif 500 » pour s'opposer au projet des CFF d'étendre la gare Cornavin en surface, par crainte de voir disparaître un nombre élevé de logements dans le quartier des Grottes. Elle fait suite à une motion « *Oui à l'extension d'une gare ! Non à la destruction d'un quartier !* » (M 2059), qui avait été votée par le Grand Conseil le 7 février 2012. Par la suite, le « Collectif 500 » a également déposé, le 1<sup>er</sup> juillet 2013, une initiative populaire intitulée « *Initiative Cornavin : pour une extension souterraine de la gare* » (IN 153), que le Conseil d'Etat a déclaré valide le 15 janvier 2014 en proposant au Grand Conseil de l'accepter sans lui opposer de contreprojet.

Dans son rapport, le Conseil d'Etat a en effet démontré qu'il met d'ores et déjà en œuvre cette initiative, qui vise à ancrer dans la loi les demandes formulées dans la présente pétition. En effet, une expertise neutre et indépendante a été commandée en 2012 par le canton de Genève, la ville de Genève, l'Office fédéral des transports (OFT) et les CFF pour vérifier la faisabilité d'une gare souterraine et les conditions de réalisation de cette extension.

Les conclusions de la dite expertise rendues publiques le 5 juillet 2013 démontrent la possibilité d'une gare en souterrain et font apparaître que la meilleure variante d'extension est la réalisation d'une gare à deux voies sous la place de Montbrillant pour accueillir les trains à destination de l'aéroport. Cette solution est compatible avec une extension ultérieure à deux voies supplémentaires (quatre voies souterraines au total), rendue nécessaire par les développements ferroviaires à long terme inscrits dans Mobilités 2030. Cette variante, retenue par l'ensemble des partenaires du projet, préserve les logements et évite aussi la réalisation des infrastructures qui auraient dû être mises en service par la suite dans le cas d'une extension en surface (sauts-de-mouton de Châtelaine et Sécheron).

Comme convenu, les CFF ont lancé en janvier 2014 les études préliminaires y relatives. Les résultats sont attendus pour la fin du 1<sup>er</sup> semestre 2015, ce qui permettra d'en préciser les coûts et les modalités d'exécution. A noter que l'extension de Cornavin est intégrée, à hauteur de 800 millions de francs, à la première étape 2025 du nouveau fonds d'aménagement des infrastructures ferroviaires (FAIF), qui a été accepté par le peuple lors de la votation fédérale du 9 février 2014.

La pétition 1830 a été traitée par la commission de l'aménagement le 7 mai 2014, qui l'a gelée en attendant les résultats de l'expertise, de même

que l'étude de la M 2059. La commission l'a ensuite renvoyée au Conseil d'Etat dans son rapport du 18 août 2014, de même que la M 2059 en date du 8 mai 2014.

Dans son rapport du 14 janvier 2014 au Grand Conseil en réponse à cette motion (M 2059-B), le Conseil d'Etat réitère son soutien à l'agrandissement de la gare de Cornavin par la réalisation d'une gare souterraine. Il rappelle que l'extension de la capacité de la gare de Cornavin est un enjeu fondamental de la politique de mobilité ferroviaire du canton de Genève. Si cette extension n'était pas réalisée, tout développement ferroviaire ultérieur à la mise en service du RER franco-valdo-genevois, qui circulera une fois la construction de la ligne ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA) terminée, serait bloqué sur cet axe à l'horizon 2019.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte du présent rapport.

#### AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :  
Anja WYDEN GUELPA

Le président :  
François LONGCHAMP