

Date de dépôt : 18 août 2014

Rapport

**de la Commission d'aménagement du canton chargée d'étudier
la pétition : Pas de destruction de logements !**

Rapport de majorité de M. François Lefort (page 1)

Rapport de minorité de M. Benoît Genecand (page 6)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. François Lefort

Mesdames et
Messieurs les députés,

Cette pétition a été étudiée lors de la séance du 7 mai 2014 de la Commission d'aménagement du canton, sous la présidence de M. Pistis et en présence de M. le conseiller d'Etat Antonio Hodgers, de M^{me} Isabelle Girault, directrice générale de l'office de l'urbanisme (DALE), et de M. Jean-Charles Pauli, secrétaire adjoint (DALE). Le procès-verbal a été tenu par M. Gérard Riedi.

En préambule, le Président rappelle que les commissaires ont reçu un extrait de procès-verbal du 12 septembre 2012 relatif à la P 1830, où il est indiqué en page 3 que cette pétition avait été gelée.

Il propose donc aux commissaires de se prononcer sur celle-ci s'ils le souhaitent, sinon la commission peut directement passer au vote.

Un commissaire (S) remarque que la pétition est liée à la motion 2059.

Un commissaire (PLR) estime que toute cette affaire de la gare Cornavin est importante et a été traitée avec beaucoup de légèreté pour l'instant. On prend la direction d'un grand pataquès juste parce que certaines personnes se

sont opposées à un projet. La réaction de l'Etat l'étonne. En quelques semaines, tout le monde a été convaincu que l'on avait trouvé la pierre philosophale et qu'en creusant on n'aurait aucun problème de géologie ou de finance. Il faut toutefois se demander quels sont les vrais éléments sur lesquels se fonde cette décision. Les opposants ont dit qu'il faut sauver 350 logements. En fait, le projet de gare en surface concernait 190 logements et permettait d'en reconstruire, sur le site, une quarantaine, soit une perte nette de 150 logements. Le chiffre de 350 logements venait d'une intervention possible, mais non nécessaire, sur un périmètre plus large. Ce chiffre est également brut, car, sur ce périmètre plus large, on pouvait également reconstruire 200 logements. On est donc toujours avec un chiffre net de 150 logements. Il faut également savoir que, dans le montant proposé par les CFF de 835 millions de francs pour une gare en surface, il y avait un montant de 230 millions de francs de foncier pour remplacer ces 150 logements aux gares de Lancy-Pont-Rouge et des Eaux-Vives. En net, il n'y avait donc pas de destruction de logements. Il faut ainsi voir que la réalité des chiffres n'est pas celle qui a été donnée. Deuxièmement, concernant le coût de la gare en sous-sol, il y a la proposition des CFF à 835 millions de francs (plus ou moins 30 %) pour une gare en surface. C'est celle que la Confédération veut. Tant que le canton reste dans cette solution, il tient le couteau par le manche et la Confédération payera la facture, y compris des éventuelles variations puisque c'est leur premier choix. Le canton dit maintenant qu'il veut une solution en sous-sol. Il demande ainsi les 835 millions de francs que la Confédération a décidé de dépenser et dit qu'il s'occupera du reste. Le reste c'est que, aujourd'hui, après ce processus rapide, voire bâclé, le coût pour une gare souterraine est de 1,25 milliard de francs, plus ou moins 50 %, or en matière de constructions ce n'est jamais -50 %. La certitude est donc de devoir payer au moins 1,2 million de francs. Cela signifie qu'il faut avancer au moins 400 millions de francs de plus que pour la solution en surface. Par ailleurs, la Confédération ne donnera pas un franc de plus si le prix est dépassé. A ces 400 millions de francs risquent donc de s'ajouter 600 millions de francs supplémentaires. C'est une bagatelle à un milliard que l'on est en train de décider en sifflotant et en se demandant pourquoi les CFF n'y avaient pas pensé plus tôt.

Ce commissaire (PLR) va indiquer son opposition, non à la manière dont les pétitionnaires agissent en tant que citoyens, mais à la manière dont le gouvernement et le parlement ont réagi à cette pression en période préélectorale. Il est maintenant le moment de reprendre ses esprits, de garder la tête froide et de réserver à ce sujet un sort plus rationnel et néanmoins démocratique.

Un commissaire (S) estime que, puisque la commission avait accepté à l'unanimité la M 2059 pour une gare souterraine et que le Conseil d'Etat soutient l'initiative populaire pour une gare souterraine, le débat aura donc lieu en séance plénière. La commission peut donner à la pétition le même sort que la M 2059 et la plénière décidera, le cas échéant, si elle entend reprendre le débat à zéro, modifier sa position et éventuellement renvoyer le tout en commission pour discussion.

Une commissaire (UDC) rappelle que la commission a décidé de geler la pétition et la motion en 2012 et, entretemps, le Conseil d'Etat, la Ville de Genève et même les CFF ont décidé d'entrer en matière sur le principe de l'étude de l'alternative souterraine à la gare. Ensuite, on a reproché le fait que l'on n'avait plus besoin de voter ni la pétition, ni la motion puisque le choix a été fait par les CFF et les collectivités. Pour cette commissaire, le rôle de la commission est de donner un signal. Elle l'a fait en votant la M 2059. Maintenant, il s'agit pour la commission de se prononcer sur la pétition. Le Grand Conseil devrait avoir une cohérence. Après avoir voté pour cette alternative à la gare en surface (qui est demandée par la motion et par la pétition), il faudrait avoir la même position. Certes, le Grand Conseil n'est plus le même et les commissaires peuvent exprimer leur avis sur cet objet de débat qui est aujourd'hui la pétition. En tout cas, par souci de cohérence, le groupe UDC soutiendra la pétition. Tout ce que l'on demande c'est que l'alternative souterraine soit étudiée. Même les CFF et les collectivités publiques sont d'avis qu'il faut le faire. Dès lors, il serait étonnant que la commission dise, en classant la pétition, que cela ne l'intéresse pas.

Un commissaire (Ve) estime qu'il ne faut pas oublier que, au-delà du coût de la gare en surface devisé à environ 800 millions de francs, il y avait des travaux prévus. Il s'agissait de deux sauts-de-mouton (permettant des croisements souterrains de trains) à Sécheron et à Châtelaine. Il faut savoir que ces coûts ne seront pas imputés à la gare souterraine puisqu'elle va remplacer ces deux sauts-de-mouton. Lors de la dernière audition de M. Staffelbach, délégué de la direction des CFF, fin octobre 2013, le prix de la gare était estimé à 1,2 milliard de francs, plus ou moins 50 %. On ne sait donc pas combien cela pourra coûter. Cela peut coûter autant que la gare en surface ou beaucoup plus cher. Cela étant, la commission doit se prononcer sur une pétition et, si le rapport sur la motion avait été déposé dans les temps, il serait à l'ordre du jour de la séance plénière. Quant à la pétition, elle demande quelque chose et il y a trois solutions qui se présentent à la commission. L'essentiel a été traité dans la motion et il n'est pas nécessaire de refaire de longs débats. On connaît la position actuelle des CFF et du gouvernement sur la gare souterraine et la solution qui est étudiée maintenant

est une gare souterraine. Par conséquent, le commissaire (Ve) propose de renvoyer la pétition au Conseil d'Etat.

Un commissaire (PLR) pense qu'il n'est jamais trop tôt pour lutter contre une uniformité d'avis concernant un projet à 1 milliard de francs. Il faudra également qu'il y ait un débat approfondi sur la question. Il ne votera donc pas le renvoi de la pétition au Conseil d'Etat, mais son classement.

Le Président met aux voix le renvoi de la P 1830 au Conseil d'Etat.

Pour : 7 (1 EAG, 2 S, 1 Ve, 2 UDC, 1 PLR)

Contre : 5 (3 PLR, 2 MCG)

Abstentions : 2 (1 PDC, 1 MCG)

Le renvoi au Conseil d'Etat de la P 1830 est accepté.

La majorité de la Commission d'aménagement du canton vous propose donc, Mesdames et Messieurs les députés, le renvoi de la pétition 1830 au Conseil d'Etat et vous serait reconnaissante de soutenir cette proposition.

Pétition (1830)

Pas de destruction de logements !

Mesdames et
Messieurs les députés,

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 signatures¹
p.a. Collectif 500
14, rue de Montbrillant
1201 Genève

¹ Pour information, la pétition est en outre munie de 7620 signatures électroniques.

Date de dépôt : 27 mai 2014

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Benoît Genecand

Mesdames et
Messieurs les députés,

Gare Cornavin : questions ouvertes.

Chers collègues, ce rapport de minorité n'est en rien dirigé contre les pétitionnaires qui font ma foi fort bien leur boulot civique et démocratique. Ce rapport de minorité a pour objectif d'insister sur les enjeux financiers et les questions ouvertes concernant la gare souterraine de Cornavin.

Le projet souterrain est estimé à 1 240 millions (1,24 milliard). Il s'agit d'une estimation à +/- 50%. Compte tenu des délais accordés aux experts, on ne pouvait demander plus précis. La fourchette va donc de 620 à 1 860 millions. La variante de la Confédération, variante en surface, est évaluée à 835 millions +/- 30 %.

Si le canton choisit la variante souterraine, doit-il porter seul les risques de dépassement de coûts ? Ou peut-il demander à la Confédération qu'elle assume sa part, soit les 30% de 835 millions ? On imagine la réponse de la Confédération : vous avez choisi la variante souterraine, vous en assumez les risques. La contribution fédérale sera de 835 millions, point barre ! Si c'est le cas, alors la discussion sur le financement cantonal ne doit pas porter sur 400 millions (la différence entre le projet en surface et le projet souterrain) mais sur 1 milliard (coût maximum du projet souterrain moins contribution fédérale forfaitaire).

Pourquoi choisit-on la variante souterraine ? Pour sauver des logements dans le quartier des Grottes. Mais combien ? On a dit 350. Or le projet en surface nécessite la destruction de 190 logements. Et permet d'en reconstruire quelques dizaines après travaux. Net, on est autour des 150. Le chiffre de 350 vient d'une intervention possible mais non nécessaire sur un périmètre plus large. Ce chiffre est également brut. Sur le périmètre plus large, 200 logements neufs peuvent être construits. Donc, toujours 150 destructions net. Le montant de 835 millions de la solution en surface comprend d'ailleurs 230 millions pour le foncier qui incorporent le

remplacement des 150 logements par des logements neufs aux gares du Pont-Rouge et des Eaux-Vives.

On nous dit enfin que la non-construction des sauts-de-mouton de Châtelaine et de Sécheron fait que le coût total des deux projets sera à peu près similaire à très long terme. C'est possible. Mais alors obtenons de la Confédération qu'elle valide cette opinion en augmentant sa participation de l'économie qu'elle fera en 2050 en s'épargnant lesdits sauts-de-mouton.

Le consensus, qui s'est répandu comme un feu de prairie sur cet investissement structurant, repose encore sur des bases factuelles pour le moins fragiles.