

*28 novembre 2017*

**Proposition du Conseil administratif du 28 novembre 2017 en vue de céder gratuitement à CFF SA les emprises nécessaires à la réalisation des travaux d'élargissement des voies ferrées en conséquence de l'extension souterraine de la gare de Cornavin, issues des parcelles N° 5354 de Genève-Petit-Saconnex et N° 438 de Pregny-Chambésy, propriétés de la Ville de Genève.**

Mesdames les conseillères municipales, Messieurs les conseillers municipaux,

**Introduction**

La Ville de Genève a œuvré pour parvenir à la réalisation d'une extension souterraine de la gare de Cornavin, en particulier en adoptant une proposition de crédit permettant de contribuer à cette réalisation (PR-1185). Le projet des Chemins de fer fédéraux (CFF) en cours de développement nécessitera de nouvelles emprises foncières pour l'implantation des voies ferrées.

La présente proposition a pour objet la validation de cessions gratuites à CFF SA des emprises de parcelles propriété de la Ville de Genève, dans le secteur de l'Organisation des Nations unies (ONU) et du chemin de l'Impératrice.

La réalisation des travaux d'extension des voies de la gare de Cornavin nécessitera des mutations parcellaires en raison des sauts-de-mouton réalisés en amont de la gare. La Ville de Genève étant notamment propriétaire de deux parcelles impactées par ce projet, nous vous proposons de céder les emprises nécessaires à l'extension des voies à CFF SA, en accord avec l'Office des Nations unies à Genève (ONUG) qui occupe une des deux parcelles. Cet objet doit être traité très en amont étant donné qu'il implique une organisation internationale ayant des mécanismes de décisions nécessitant une démarche de nature diplomatique passant par le Département fédéral des affaires étrangères.

La question des parcelles propriétés de la Ville de Genève situées dans le périmètre immédiat de la gare sera traitée ultérieurement lorsque les projets de gare souterraine et d'aménagements en surface seront plus avancés.

**Exposé des motifs**

*Situation foncière*

La Ville de Genève est propriétaire des parcelles N° 5354 de Genève-Petit-Saconnex et N° 438 de Pregny-Chambésy.

La parcelle N° 5354 de Genève-Petit-Saconnex fait l'objet d'un droit réel de superficie et d'une servitude d'usage au profit de l'ONU.

### *DDP 5355*

Il s'agit d'un droit réel de superficie, cessible et exclusif, sur la partie de la parcelle occupée par tous bâtiments existants ou futur, plus la zone de 100 m de largeur les entourant et voies d'accès aux bâtiments sur l'avenue de la Paix et la place des Nations. Ce droit a une durée indéterminée et subsistera aussi longtemps que les constructions elles-mêmes.

### *Servitude d'usage*

Il s'agit d'une servitude personnelle d'usage, incessible et exclusive sur les parties de la parcelle ne faisant pas l'objet du droit d'usage cessible. Ce droit s'éteindrait si l'ONU cessait d'occuper les bâtiments dont elle est propriétaire.

La parcelle N° 438 de Pregny-Chambésy est occupée par cinq locataires, notamment la mission d'Italie, dont les baux sont renouvelables d'année en année.

### *Description de l'opération*

L'extension de la gare de Cornavin est un enjeu majeur pour le développement de l'agglomération genevoise durant les prochaines décennies. Elle fait partie du projet Léman 2030 soutenu par les autorités fédérales, cantonales et communales.

Le projet d'extension ferroviaire prévoyait initialement une extension de la gare en surface, ce qui impliquait de très lourdes transformations des quartiers adjacents, ainsi que d'importantes démolitions d'immeubles d'habitation, notamment dans le quartier des Grottes. Ce projet a été contesté tant par les autorités de la Ville que par des mouvements citoyens qui se sont mobilisés pour défendre une approche plus conservatrice du tissu bâti, tout en soutenant le principe et la nécessité d'une extension ferroviaire.

Le principe d'une extension ferroviaire en souterrain a vite obtenu un puissant soutien politique et citoyen avec notamment la motion M-998 «Oui à l'extension d'une gare! Non à la destruction d'un quartier!» acceptée par le Conseil municipal le 18 février 2015. Celle-ci rappelle dans son exposé des motifs la nécessité d'augmenter le transport ferroviaire dans le cadre du développement de l'agglomération et des mesures Rail 2030. Elle mentionne les discussions entre la Ville de Genève, l'Etat de Genève et les Chemins de fer fédéraux (CFF). Elle relève également la nécessité de maintenir un nombre élevé de logements sociaux en zone urbaine afin de maintenir un centre-ville convivial fait de quartiers populaires. Ce projet se doit d'être visionnaire tout en agrandissant, comme dans d'autres villes de Suisse, une gare sans empiéter sur les quartiers voisins. Ainsi, dans le cadre de cette motion, le Conseil municipal de la Ville de Genève demandait au Conseil administratif de tout mettre en œuvre pour que l'agrandissement

de la gare de Cornavin ne détruise pas la ville et ses lieux d'habitation, de maintenir ainsi leur mixité sociale et éviter les déplacements des classes modestes en périphérie, d'exiger des CFF qu'ils proposent des projets d'extension respectant tout cela, d'inciter le Conseil d'Etat à étudier le projet d'implantation d'une gare centrale sur un autre site que celui de Cornavin, et enfin inviter les autorités fédérales à respecter le tissu urbain genevois dans le développement de son réseau ferroviaire et de ses gares (M-998).

Ces demandes ont été entendues et le projet en souterrain a été retenu. Le 27 septembre 2016, le Conseil municipal a confirmé son engagement, aux côtés de l'Office fédéral des transports (OFT), du Canton et des Chemins de fer fédéraux (CFF), à préfinancer une part de la réalisation de l'infrastructure en souterrain (PR-1185).

Si le site de la gare de Cornavin et ses abords seront transformés par l'implantation de la gare en sous-sol, le tracé des deux nouvelles voies s'étend également en direction de l'aéroport et de Lausanne. En ce qui concerne ce dernier secteur, il sera nécessaire d'élargir le faisceau de voies au niveau du Jardin botanique. Pour des raisons techniques, il est prévu de faire l'élargissement des voies côté Jura.

Selon les études d'emprises menées par les CFF, il s'avère que l'élargissement des voies de chemins de fer impacte les parcelles propriétés de la Ville de Genève N° 5354 de Genève-Petit-Saconnex, occupée par l'ONUG et N° 438 de Pregny-Chambésy, occupée notamment par la mission d'Italie.

C'est dans ce cadre que les premières discussions se sont tenues sous la conduite de la mission permanente de la Suisse auprès de l'Office des Nations unies et des autres organisations internationales à Genève (Département fédéral des affaires étrangères (DFAE). En tant que représentant de l'Etat hôte, la mission suisse est le canal de communication officiel entre les CFF, la Ville de Genève et l'ONUG. Elle interviendra également ultérieurement dans le cadre des discussions qui auront lieu avec la mission d'Italie, locataire d'une partie des bâtiments situés au chemin de l'Impératrice.

La maîtrise d'ouvrage de l'ensemble des infrastructures et des installations nécessaires à l'extension des voies est assurée par les CFF dont l'emprise du projet est jointe à la présente. Les CFF se chargeront le cas échéant de la remise en état des lieux après les travaux.

Lors de projets d'utilité publique nationale décidés par les autorités compétentes, la législation fédérale habilite les CFF à acquérir les droits fonciers nécessaires. Pour ce faire, les CFF engagent des négociations avec les parties concernées afin d'obtenir de gré à gré les droits nécessaires et, si besoin, peuvent procéder par expropriation afin de réaliser les travaux qui sont dans leurs intérêts

ou ceux d'une partie considérable du pays, ainsi que pour tout autre but d'intérêt public reconnu par une loi fédérale. Dans le cas présent, la loi fédérale sur les chemins de fer. Dans le contexte particulier des rapports entre l'Etat hôte et les organisations internationales, la procédure d'expropriation ne peut pas être utilisée par les CFF et les négociations doivent aboutir de gré à gré.

Par l'intermédiaire du DFAE, les CFF ont entrepris les démarches visant l'obtention d'un accord de la Ville de Genève en tant que propriétaire des fonds impactés et de l'ONUG en tant que bénéficiaire des droits réels susmentionnés, en vue de procéder à la cession à CFF SA de l'emprise nécessaire au développement du projet ferroviaire, selon le schéma d'emprises en annexe.

Les CFF souhaitent obtenir les accords de la Ville de Genève et de l'ONUG avant de développer le projet de manière plus détaillée. Une fois ces accords validés, les CFF pourront établir le projet définitif en vue de déposer le dossier d'approbation des plans (PAP) auprès de l'Office fédéral des transports (OFT), prévu au 1<sup>er</sup> semestre 2022, et ce afin de garantir un démarrage des travaux principaux en 2024. La Ville de Genève est sollicitée la première. Sur la base de l'accord de celle-ci qui constitue un engagement fort dans le soutien au projet qui fait l'objet d'un partenariat avec les CFF et le Canton, le DFAE pourra officiellement solliciter l'ONU pour ce qui la concerne.

Compte tenu de la planification des travaux prévue par les CFF, qui en assure la maîtrise d'ouvrage, et du processus de décision de l'ONUG, le Conseil municipal devra se prononcer sur la présente proposition avant le 31 mai 2018.

La cession de cette emprise impliquera une adaptation au nouveau parcellaire de l'assiette du droit réel de superficie et de la servitude d'usage au profit de l'ONUG. Les emprises temporaires et définitives seront précisées dans le cadre de la procédure d'approbation des plans (PAP) du projet d'extension souterraine de la gare de Cornavin.

### **Adéquation à l'Agenda 21**

S'agissant d'une opération nécessaire à l'extension de la gare de Cornavin et au développement de la mobilité douce en ville et dans le canton de Genève, elle correspond aux besoins et aux engagements de la Ville de Genève.

### **Estimation des coûts**

Les frais de notaire et de géomètre sont à la charge des CFF. Aucun coût n'est à la charge de la Ville de Genève.

### **Budget de fonctionnement**

Il s'agit d'une opération technique foncière qui n'entraîne aucune charge de fonctionnement supplémentaire.

### **Charges financières annuelles**

Il s'agit d'une opération foncière qui n'entraîne aucune charge financière.

### **Service gestionnaire et bénéficiaire**

Le service gestionnaire est la Direction du département des constructions et de l'aménagement, Unité opérations foncières.

Au bénéfice de ce qui précède, nous vous invitons, Mesdames les conseillères municipales, Messieurs les conseillers municipaux, à approuver le projet de délibération ci-après.

## *PROJET DE DÉLIBÉRATION*

### **LE CONSEIL MUNICIPAL,**

vu l'article 30, alinéa 1, lettre k), de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984;

vu la volonté de votre Conseil de soutenir le projet d'extension souterraine de la gare de Cornavin selon la délibération du 27 septembre 2016 prise dans le cadre de la PR-1185;

vu le plan d'emprises établi par les CFF en date du 10 juin 2017;

sur proposition du Conseil administratif,

*décide:*

*Article premier.* – Le Conseil municipal autorise le Conseil administratif à céder gratuitement à CFF SA les emprises nécessaires à la réalisation des travaux d'élargissement des voies ferrées en lien avec l'extension souterraine de la gare de Cornavin, issues des parcelles N° 5354 de Genève-Petit-Sacconnex et N° 438

de Pregny-Chambésy, propriétés de la Ville de Genève. Les emprises définitives seront établies par le dossier d’approbation des plans déposé par les CFF auprès de l’OFT et la mutation parcellaire sera établie sur la base du dossier d’approbation des plans en force.

L’accord à la cession reste conditionné à l’accord de l’ONUG en tant que bénéficiaire du droit réel de superficie et de la servitude d’usage grevant la parcelle N° 5354 de Genève-Petit-Saconnex.

*Art. 2.* – Le Conseil administratif est chargé de signer tous les actes authentiques relatifs à cette opération.

*Art. 3.* – Le Conseil municipal autorise le Conseil administratif à constituer, modifier, radier, épurer toutes servitudes à charge et/ou au profit des parcelles susmentionnées et des futures parcelles découlant de la mutation prévue en vue de la réalisation du projet d’élargissement des voies ferrées en lien avec l’extension souterraine de la gare de Cornavin.

*Annexes:* – schéma d’emprise du projet d’extension des voies CFF  
– notice explicative des CFF



Léman 2030

Extension de capacité du nœud de Genève

## Impact foncier du projet d'extension de capacité du nœud ferroviaire de Genève sur les terrains de l'Organisation des Nations Unies (ONU)



Lausanne, le 20 octobre 2017 / V6

## Table des matières

<b>1.</b>	<b>Résumé</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>Essor de l'Arc lémanique</b>	<b>4</b>
<b>3.</b>	<b>Aménagement de l'infrastructure planifié dans la région genevoise</b>	<b>5</b>
<b>4.</b>	<b>Projet ferroviaire</b>	<b>7</b>
4.1.	Planning du projet	7
4.2.	Tracé de référence	8
<b>5.</b>	<b>Implications foncières du projet</b>	<b>9</b>
5.1.	Emprises	9
5.2.	Mesures d'accompagnement	13
5.3.	Mesures de compensation	13
<b>6</b>	<b>Proposition de planification des démarches</b>	<b>13</b>

Annexes :     Plan d'emprises au droit de l'ONUG  
                  Plan des zones d'affectation  
                  Principales installations d'exploitation de la Gare de Genève Cornavin

En cas de divergence entre la version française et anglaise du texte, la version française prévaut.

## 1. Résumé

L'Arc lémanique est l'un des deux pôles économiques les plus importants de la Suisse avec une croissance économique et démographique importante. Les besoins de mobilité dans la région ont fortement augmenté engendrant la saturation des réseaux routiers et ferroviaires.

Afin d'offrir une réponse ferroviaire durable à ces besoins, l'Office fédéral des transports (OFT) et les cantons de Vaud et Genève ont signé une convention visant au développement de l'offre et des infrastructures sur la ligne Lausanne – Genève-Aéroport. L'objectif est, d'ici 2030, de doubler la capacité en places assises Grandes Lignes entre Lausanne et Genève et d'augmenter l'offre régionale avec des trains toutes les 15 minutes.

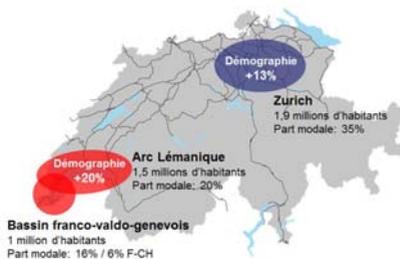
Pour réaliser ces objectifs, les pouvoirs publics investiront 3.8 milliards dans le développement des infrastructures des nœuds de Lausanne et Genève au travers de projets. La réalisation de ces projets d'utilité publique et d'intérêt collectif sont assurés par les Chemins de fer fédéraux CFF. Les CFF sont une société anonyme de droit public entièrement aux mains de la Confédération suisse qui est soumise à la législation ferroviaire et à la surveillance de l'OFT.

L'augmentation de la capacité sur la ligne Lausanne-Genève nécessite de construire à Genève deux nouvelles voies et un quai central en souterrain. Ces infrastructures sont mises en œuvre dans le cadre du projet d'extension de capacité du Nœud de Genève. Les études préalables de ce projet ont démontré que la réalisation de l'ouvrage d'accès à l'est de la future gare souterraine de Genève Cornavin nécessite des emprises le long du réseau existant notamment sur les parcelles occupées par l'Organisation des Nations Unies (ONU). Les CFF se sont efforcés de développer des solutions dans le but de minimiser l'impact des emprises pour l'Office des Nations Unies à Genève (ONUG), notamment en adaptant celles-ci aux besoins de l'ONUG. Ces emprises sont réparties sur deux parcelles et sont estimées à environ 14'200 m<sup>2</sup> d'emprises définitives pour les ouvrages ferroviaires et à environ 11'400 m<sup>2</sup> d'emprises temporaires pour la durée des travaux. Selon le planning actuel la durée prévue des travaux est d'environ six ans, soit de 2024 à 2029.

Par l'intermédiaire du Département fédéral des affaires étrangères (DFAE), les CFF souhaitent obtenir de l'ONUG un accord de principe sur les acquisitions des droits fonciers, indispensables pour ouvrir les discussions, respectivement les négociations des modalités de celles-ci. La cession effective des terrains concernés devra être formalisée par le biais d'une Convention-cadre signée entre l'ONUG et les CFF afin que le dossier de demande du permis de construire soit présenté aux autorités d'ici mars 2022.

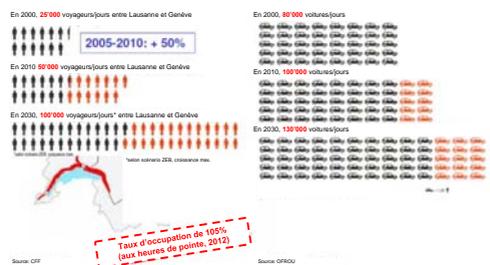
## 2. Essor de l'Arc lémanique

L'Arc lémanique constitue l'un des deux pôles économiques les plus importants de la Suisse et l'une des dix régions les plus dynamiques d'Europe. Il connaît un essor démographique et économique important avec environ 120'000 habitants et 52'000 emplois (+10%) supplémentaires entre 2000 et 2008. Ce mouvement devrait se poursuivre d'ici 2030. Aujourd'hui, les réseaux routiers et ferroviaires sont effectivement saturés et la compétitivité de l'Arc lémanique s'en retrouve ainsi détériorée. L'amélioration de la mobilité régionale et internationale est vitale pour cette région à fort développement.



*Essor démographique de l'Arc lémanique.*

Entre 2000 et 2010, le trafic voyageur sur l'axe Lausanne-Genève a été multiplié par deux. Il est passé de 25 000 à plus de 50 000 voyageurs par jour. Selon les prévisions des CFF, ce trafic doublera à nouveau entre 2010 et 2030, passant de 50 000 à plus de 100 000 voyageurs par jour. De son côté, le trafic Fret augmentera de 45% d'ici 2040 d'après l'Office fédéral du développement territorial. La ligne ferroviaire reliant les villes de Lausanne et Genève ne suffit pas à satisfaire les besoins actuels et doit être améliorée pour couvrir également les besoins futurs.



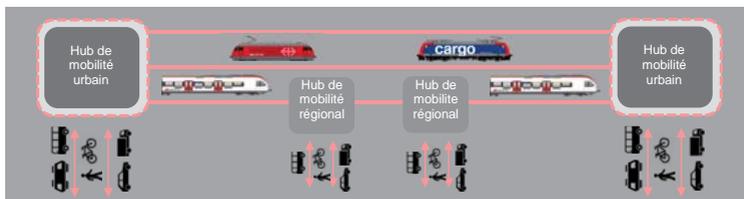
*Prévision de l'évolution des besoins en transport d'ici 2030.*

Afin d'offrir une réponse ferroviaire durable aux besoins de mobilité, l'Office fédéral des transports (OFT) du Département fédéral de l'environnement des transports, de l'énergie et de la communication et les cantons de Vaud et de Genève ont signé la convention cadre du 21 décembre 2009 visant au développement de l'offre et des infrastructures sur la ligne Lausanne – Genève-Aéroport. Les objectifs sont, d'ici 2030, de doubler la capacité en places assises Grandes Lignes entre Lausanne et Genève et de permettre la cadence au quart d'heure sur le RER Vaud (Cully-Cossonay) et sur le Léman Express.

Pour réaliser ces objectifs, les pouvoirs publics investiront 3.8 milliards dans le développement des infrastructures des nœuds de Lausanne et Genève au travers des projets de différents concepts d'offre nationaux et régionaux avec différentes sources de financement. L'ampleur des aménagements entre Lausanne et Genève a conduit les CFF à réunir l'ensemble de ces projets sous la direction unique de « Léman 2030 ».

Par ailleurs, d'importants investissements ont d'ores et déjà été réalisés et sont encore prévus ces prochaines années dans le domaine des infrastructures de transport par les cantons de Vaud et de Genève dans le but de fortement modifier la part modale en faveur des transports publics.

L'extension de capacité du nœud de Genève participera au renforcement de l'intermodalité en améliorant l'interconnexion et en facilitant l'accès à plusieurs modes de transport (train, bus, tram, voiture, vélo et piétons).



Principe de l'intermodalité.

### 3. Aménagement de l'infrastructure planifié dans la région genevoise

La région genevoise est essentielle à la mobilité régionale, nationale et internationale. De ce fait, la gare de Genève Cornavin est une plateforme d'échange particulièrement importante.

Tous les trafics se croisent à Genève ; les trains régionaux peuvent partir dans trois directions depuis la gare, vers La Plaine, vers Coppet et bientôt vers Annemasse. Les trains nationaux desservent toutes les grandes villes de notre pays. Les trains internationaux, avec TGV Lyria et l'EuroCity, permettent de se déplacer en France ou en Italie. La gare de Genève Cornavin est également reliée directement à l'un des deux aéroports internationaux de Suisse. Genève est encore essentielle pour l'échange de marchandises entre les pays et ses gares de triages sont en augmentation de 10% du volume de fret ces dernières années.

Dans ce contexte, le projet d'extension de capacité du nœud de Genève est une nécessité d'intérêt public. En effet, la gare présente aujourd'hui des signes de saturation sévères et c'est pour cette raison que la Confédération, le canton de Genève, la Ville de Genève et les CFF se sont entendus sur un projet souterrain et sur son financement.

Le projet d'extension de capacité du nœud de Genève fait partie intégrante du programme Léman 2030 et fait partie des mesures de développement de l'offre voyageurs sur la ligne Lausanne – Genève-Aéroport. Le projet participe à l'objectif de doubler la capacité en places assises entre Lausanne et Genève et permettra de faire circuler le Léman Express au quart d'heure (lignes Coppet – Genève et Genève – Annemasse) et d'augmenter la capacité de la ligne Genève – La Plaine et le confort des voyageurs.

Le projet consiste à construire deux voies souterraines de/vers Lausanne qui permettent d'accéder à un quai central souterrain, sous l'actuelle gare de Genève Cornavin. De cette extension souterraine, une nouvelle voie de/vers l'aéroport sera construite. Par rapport à l'exploitation du réseau ferroviaire, seule une extension côté Jura (parc de l'ONUG) est possible, en raison des installations existantes dans le périmètre de la gare de Genève Cornavin.

Comme le montre l'illustration ci-dessous, en arrivant de Lausanne, les trains accéderont à la partie souterraine de la gare le long des parcelles occupées par l'ONUG.

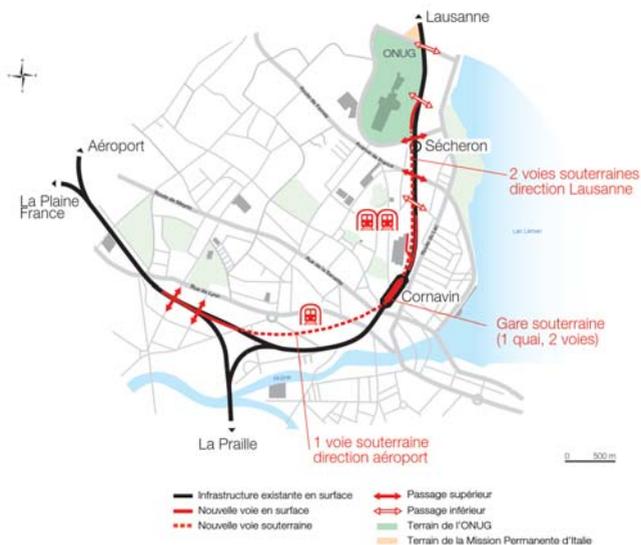


Illustration du scénario de référence du projet d'extension de capacité du nœud de Genève, avec les terrains de l'ONUG schématisés en vert.

La gare de Genève Cornavin en quelques chiffres :

Aujourd'hui	Horizon 2030
7 voies transitantes en surface	7 voies transitantes en surface 2 voies transitantes en souterrain
560 trains/jour 70'000 voyageurs/jour	751 trains/jour 100'000 voyageurs/jour
Quatre types de trafics (régional, national, international et fret)	Quatre types de trafics (régional, national, international et fret)
	Evolution du trafic régional (mise en service de Léman Express)

#### 4. Projet ferroviaire

##### 4.1. Planning du projet

L'augmentation de capacité du nœud de Genève fait partie de la première partie des mesures d'aménagement prévues dans le programme de financement pour les infrastructures ferroviaires, qui a été adopté par les autorités fédérales pour une réalisation avant 2030. Le planning ci-après montre les principaux jalons des études et de la réalisation du projet pour permettre une mise en exploitation (MES) fin 2030.



Planification du projet CFF d'extension de capacité du nœud de Genève.

Les études préliminaires pour l'augmentation de capacité du nœud de Genève ont démarré en 2013 et se sont finalisées en 2015 par la validation du rapport d'étude préliminaire, qui définit les besoins et le cadre pour la mise en route de la phase d'étude suivante - l'avant-projet.

Les études d'avant-projet ont été engagées dès 2016. Durant cette phase d'étude, il s'agit en particulier de trouver des mesures d'optimisation afin de répondre aux objectifs suivants:

- Faire accepter le projet.
- Optimiser le projet (délais, coûts, impacts sur exploitation et l'offre,...).
- Réduire et dégager une marge pour les aléas non financés.

Il est important que la cession effective des terrains concernées soit finalisée avant le dépôt du dossier d'approbation des plans (demande du permis de construire), qui est prévu au 1<sup>er</sup> semestre 2022, auprès de

l'OFT afin de garantir un démarrage des travaux principaux en 2024. Durant cette phase, l'OFT se charge de traiter toutes les éventuelles oppositions au projet.

#### 4.2. Tracé de référence

Le tracé de référence le long du terrain de l'ONUG est constitué de 3 voies principales exploitées comme suit :

- La voie n°1 située du côté du jardin botanique est dédiée au trafic régional avec une circulation dans les 2 sens en direction des haltes régionales de l'arc lémanique.
- Les voies n° 2 et 3 situées du côté ONUG sont dédiées aux trains longue distance (Grande Ligne) avec 1 sens de circulation par voie.

La future gare souterraine de Genève Cornavin accueillera le trafic longue distance (Grande Ligne) dont l'origine et la destination sont l'aéroport international de Genève. A cet effet, les nouvelles voies de raccordement de la gare souterraine doivent être reliées au niveau de l'ONUG aux voies n° 2 et 3 existantes qui sont dédiées au même type de trafic.

Les contraintes d'exploitation n'autorisent pas un cisaillement des voies ; en particulier de la voie 1. De plus, les contraintes locales comme les différentes infrastructures de la gare existante et leurs interdépendances, ainsi que la localisation de la halte de Sécheron (qui dessert en partie les collaborateurs de l'ONUG) ne permettent pas un ripage (déplacement par glissement latéral) en direction du lac.

Par conséquent, en tenant compte des éléments décrits ci-dessus, la seule solution possible est d'insérer l'ouvrage de raccordement devant le parc de l'ONUG avec un ripage de la voie n° 3 en direction du Jura comme présenté dans la figure ci-dessous.

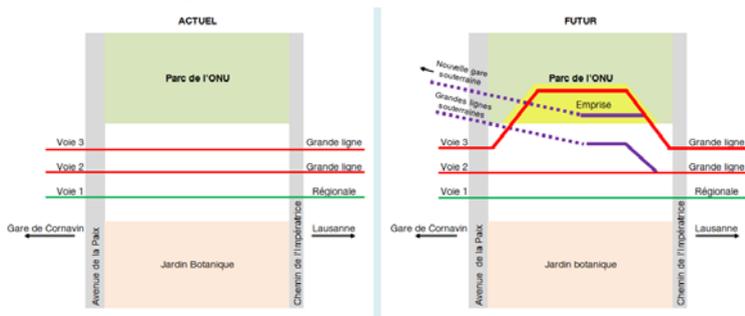


Schéma des voies actuelles et futures avec l'emprise dans l'ONUG.

## 5. Implications foncières du projet

Dans le cadre de projets d'utilité publique nationale décidés par les autorités compétentes, la législation fédérale habilite les CFF à acquérir les droits fonciers nécessaires pour leur réalisation. Pour ce faire, les CFF engagent des négociations avec les parties concernées afin d'obtenir de gré à gré les droits nécessaires et, si besoin, ils sont habilités à exercer un droit d'expropriation afin de réaliser les travaux qui sont dans leurs intérêts ou ceux d'une partie considérable du pays, ainsi que pour tout autre but d'intérêt public reconnu par une loi fédérale, dans le cas présent, la loi fédérale sur les chemins de fer. Dans le cadre de ces discussions, sont également déterminées, d'entente avec le propriétaire, les mesures d'accompagnement (ci-dessous ch. 5.2), ainsi que les mesures de compensation (ci-dessous ch. 5.3).

### 5.1. Emprises

La future gare souterraine sera reliée au réseau ferroviaire existant par des ouvrages de liaison qui conduisent à des emprises définitives et temporaires notamment sur les terrains occupés par l'ONUG, soit les parcelles n° 5354, propriété de la ville de Genève et droit de superficie de l'ONUG, et 2071, propriété de l'ONUG. Concrètement, on relève deux types d'impacts territoriaux :

**Emprises définitives (environ 14'200m<sup>2</sup>)** : Surface de terrain indispensable à la réalisation de l'ouvrage et qui doit être définitivement acquise par les CFF.

Dans le cas présent,

- Elles sont indispensables pour la construction des nouveaux ouvrages et des voies supplémentaires.
- Cette surface d'environ 14'200m<sup>2</sup> représente une bande de terrain d'environ 650m de long sur une largeur d'environ 20m.
- Les CFF en deviennent propriétaires.
- Le long du chemin de l'Impératrice, il est nécessaire de modifier la géométrie de la route pour pouvoir élargir l'ouvrage (passage inférieur) et permettre la construction des deux nouvelles voies.
- Afin de minimiser les emprises définitives, dans le secteur du SAS d'entrée de l'ONUG, il est proposé de réaliser des emprises définitives « souterraines » (environ 1'100m<sup>2</sup>). Celle-ci n'impactent pas le bâti existant. Dans ce cas, l'actuel propriétaire est maintenu et les CFF seront mis au bénéfice de :
  - une servitude d'interdiction de bâtir, et
  - une servitude de superficie.

**Emprises temporaires (environ 11'400m<sup>2</sup>)** : « Occupation passagère » du terrain pendant la durée du chantier, le terrain étant remis en état et restitué au propriétaire en fin de chantier.

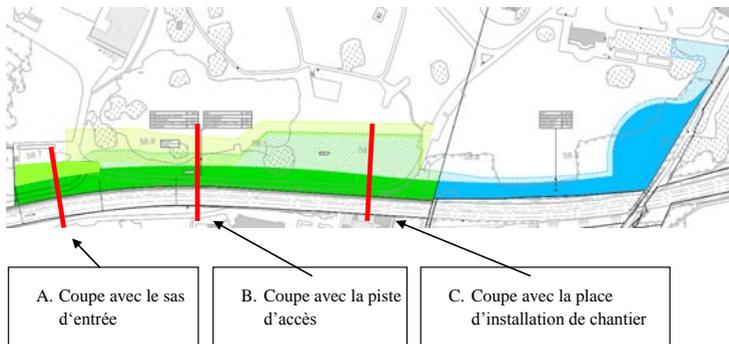
Dans le cas présent,

- Elles sont nécessaires pour les installations de chantier et les accès au chantier.
- Cette surface d'environ 11'400m<sup>2</sup> représente deux parties distinctes :
  - une bande de terrain d'environ 650m de long sur une largeur d'environ 6m, et

- une surface rectangulaire pour l'installation de 150m sur 50m.
- La mise à disposition des terrains est prévue pour la durée des travaux, c'est-à-dire, pour une durée d'environ six ans. Selon le planning actuel, le démarrage est prévu en 2024 et la remise en état en 2029.
- L'actuel propriétaire est maintenu. Les CFF obtiennent la possession du terrain pour la durée des travaux et la remise en état à la fin des travaux est à la charge des CFF.
- Afin de minimiser les emprises temporaires en surface, dans le parc de l'ONUG, il est proposé de réaliser des emprises temporaires « souterraines » (environ 7'300m<sup>2</sup>). Les emprises temporaires « souterraines » sont induites par la mise en place d'ancrages, qui n'affectent en rien l'état initial en surface. À la fin des travaux les ancrages auront perdu leur utilité, ils seront détendus et resteront dans le sous-sol, car ils ne représentent aucune restriction pour le propriétaire du fond.

Les emprises temporaires pour les installations de chantier sont schématisées ci-dessous à titre d'exemple. Elles peuvent être déplacées en fonction des besoins de l'ONUG pour autant que l'accès au chantier et la surface requise soient garantis.

Afin de faciliter la compréhension des emprises et des aménagements prévus, les principales coupes sont illustrées schématiquement ci-dessous.

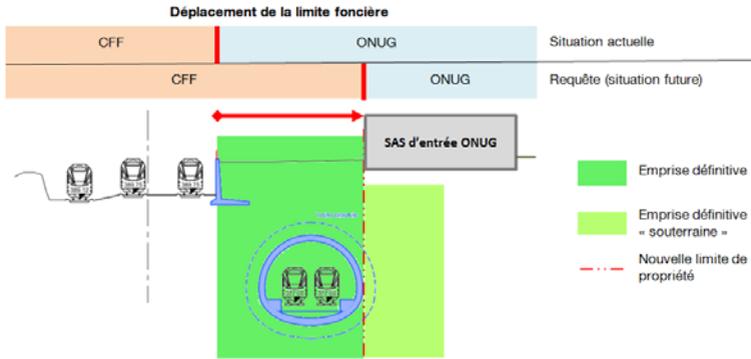


Parcelle N° 5'354, propriété de la Ville de Genève et droit de superficie en faveur de l'ONUG

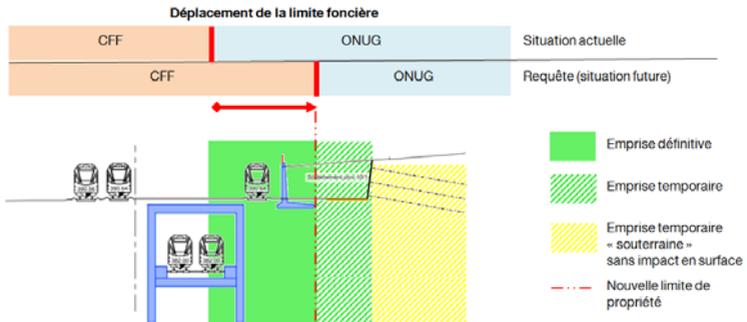
Parcelle N° 2'071, propriété de l'ONUG

Illustration générale des emprises définitives et temporaires sur le foncier de l'ONUG et emplacement des coupes. Pour plus de détail voir le plan d'emprises au droit de l'ONUG annexé.

### A. Coupe avec le sas d'entrée



### B. Coupe avec la piste d'accès



### C. Coupe avec la place d'installation de chantier

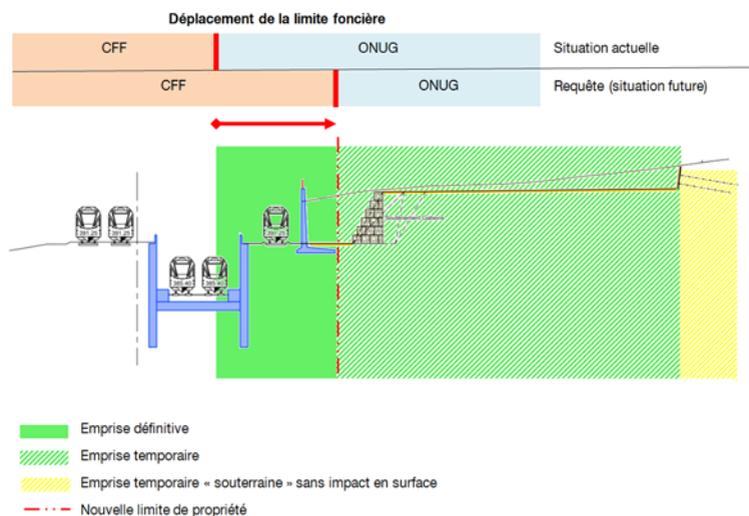


Tableau des emprises (selon plan d'emprises au droit de l'ONUG annexé) :

N° de parcelle	Propriétaire (Droit de superficie)	Emprises définitives		Emprises temporaires	
		Emprise définitive (m <sup>2</sup> )	Emprise définitive « souterraines » (m <sup>2</sup> )	Emprise temporaire (m <sup>2</sup> )	Emprise temporaire sans impact en surface (m <sup>2</sup> )
<b>5354</b>	Ville de Genève (ONUG - superficiaire)	≈ 7'700	≈ 1'100	≈ 8'400	≈ 7'300
<b>2071</b>	ONUG (-)	≈ 6'500	0	≈ 3'000	0

Par l'intermédiaire du DFAE, les CFF souhaitent obtenir l'accord de principe de l'ONUG sur les emprises nécessaires à la réalisation du projet ferroviaire avant le dépôt du dossier d'approbation des plans. Cet accord est essentiel au bon déroulement de l'amélioration de la mobilité dans le canton de Genève ainsi que pour les liaisons nationales et internationales.

## 5.2. Mesures d'accompagnement

D'entente avec l'ONUG, les CFF intégreront au projet ferroviaire notamment les mesures d'accompagnement suivantes :

### En phase travaux

- Maintien du fonctionnement de l'ONUG, en particulier le sas d'entrée sur l'avenue de la Paix et les dispositifs de sécurité existants.
- Déviation de la route au sud du parc de l'ONUG de manière à pouvoir maintenir son utilisation durant les travaux du projet ferroviaire.
- Mise en place d'une palissade de sécurité (sureté) entre l'ONUG et le chantier du projet ferroviaire avant le démarrage des travaux.
- Organisation d'un accès de chantier au droit du chemin de l'Impératrice et depuis l'av. de la Paix.

### Après les travaux

- Remise en état de la séparation en limite de propriété, y compris les installations de sécurité (sureté).
- Remise en état des emprises temporaires selon situation initiale.
- Le passage inférieur des Sociétés des Nations, constituant un passage sensible vis-à-vis de la sécurité pourrait être remblayé définitivement pour renforcer la sécurité.

## 5.3. Mesures de compensation

Conformément à la loi fédérale (Loi fédérale sur l'expropriation (LEx), Chap. II, Art. 16 à 18), l'acquisition des emprises ne peut avoir lieu que moyennant indemnité pleine et entière.

Les natures de l'indemnité sont les suivantes :

- Indemnités financières : sauf disposition légale ou convention contraire, l'indemnité est payable en argent sous la forme d'un capital ou d'une rente.
- Indemnités en nature : la prestation en argent peut être remplacée en tout ou partie par un équivalent en nature, en particulier lorsque l'expropriation empêche de maintenir l'exploitation d'une entreprise agricole ou qu'elle concerne des droits d'eau et de force hydraulique ou enfin qu'elle porte atteinte à des voies de communication ou à des conduites. La réparation en nature n'est admissible sans le consentement de l'exproprié que si les intérêts de celui-ci sont suffisamment sauvegardés.

## 6 Proposition de planification des démarches

En date du 1<sup>er</sup> novembre 2016, à la demande du Comité de pilotage COPIL (Instance décisionnelle des commanditaires : OFT, Canton de Genève, Ville de Genève, division infrastructure CFF) un groupe de travail ONUG (GT ONUG) a été activé sous la conduite de la Mission permanente de la Suisse auprès de l'Office des Nations Unies et des autres organisations internationales à Genève (DFAE) dans le but d'informer et de discuter de l'impact du projet d'extension de capacité du nœud de Genève sur les terrains de l'ONUG, dans le cadre de ses projets immobiliers futurs.

Page 14/15

Le GT ONUG est composé des représentants suivants:

- Mission permanente de la Suisse (DFAE) ;
- ONUG ;
- Office fédéral des transports (OFT) ;
- Canton de Genève ;
- Ville de Genève ;
- Chemins de fer fédéraux suisse (CFF).

Suite aux différentes séances de coordination menées par le DFAE, le programme des démarches à mener pour obtenir un accord sur les impacts territoriaux ONUG, est illustré ci-après et se caractérise par les principaux jalons suivants :

Présentation formelle du projet CFF à l'ONUG, par l'intermédiaire du DFAE, et demande d'entrée en matière	Octobre 2017
Accord de principe d'entrée en matière de l'ONUG	Décembre 2017
Nomination d'un expert par l'ONUG et validé par l'OFT dans le but de définir l'indemnisation des emprises	Février 2018
Constitution du dossier à transmettre à qui de droit de l'ONU, y compris la proposition d'indemnisation pour les impacts territoriaux ONUG	Juin 2018
Validation formelle de l'accord entre l'ONUG et les CFF par l'ONU	Octobre-Novembre 2018
Elaboration et signature d'une Convention cadre formalisant la cession des emprises territoriales, à annexer à la Convention de l'Ariana	2019-2020
Mutations foncières et règlement des questions techniques	2020-2021
Début de l'élaboration du dossier d'approbation des plans	1er semestre 2021
Dépôt du dossier d'approbation des plans	1er semestre 2022

