Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Les autorités fédérales de la Confédération suisse

Extension de la capacité ferroviaire de la gare de Genève : les partenaires tombent d'accord sur l'option souterraine

Genève, 05.07.2013 - L'expertise indépendante sur l'extension de la gare de Genève Cornavin a rendu ses conclusions. Une gare souterraine y est réalisable d'ici 2025. Elle permet de développer dès sa mise en service des fonctionnalités plus performantes que la variante en surface. Son coût est estimé à environ 1,2 milliard de francs, soit 400 millions de plus que la somme prévue jusqu'ici par la Confédération pour le projet. Les parties signataires de la convention ayant commandé l'expertise indépendante, à savoir le canton de Genève, la Ville de Genève, l'Office fédéral des transports et les Chemins de fer fédéraux (CFF), d'un commun accord, déclarent valider le projet d'une gare souterraine. Dès lors que le financement de la variante souterraine n'est pas encore garanti, les partenaires décident de poursuivre en parallèle les études des deux variantes jusqu'au moment de la décision sur le financement. Ils conviennent d'accompagner ces études en vue de rendre un avant-projet pour l'été 2015.

La gare CFF de Genève Cornavin doit être agrandie d'ici 2025 pour absorber la hausse du nombre de passagers, qui devrait doubler d'ici 2030. Le projet d'extension initial – en surface – assure l'augmentation nécessaire de la capacité de la gare et est inclus dans le programme FAIF (Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire) de la Confédération. Ce projet n'est dans ses fonctionnalités et ses coûts pas contesté. Cette extension en surface nécessiterait cependant la démolition de bâtiments d'habitations.

Pour déterminer l'opportunité d'une variante d'extension souterraine, une expertise indépendante a été commandée en décembre 2012 par le canton de Genève, la Ville de Genève et les CFF, selon des critères validés par l'Office fédéral des transports. Elle a examiné 16 variantes de gare souterraine – y compris celle proposée par le Collectif 500, représentant les riverains du quartier des Grottes – que ce soit sous la place de Cornavin, sous celle de Montbrillant, ou directement sous les voies.

L'expertise constate qu'une gare souterraine est réalisable d'ici 2025 sans impact majeur sur le tissu urbain existant. La meilleure des variantes analysées est localisée en partie sous le quai utilisé par les trains en provenance de la France, et en partie sous la place de Montbrillant. Elle sera dévolue en 1ère étape au trafic Grandes lignes dans le sens Lausanne – Genève Aéroport, et disposera d'un quai et de deux voies. Cette variante permettra une exploitation ferroviaire plus stable et offrira des fonctionnalités supplémentaires par rapport à la variante en surface: elle permettra d'anticiper la cadence au quart d'heure du RER genevois sur la ligne Genève-La Plaine, de densifier le trafic international et de préparer, sur sol genevois, le "Quart d'heure lémanique", soit le passage, dans une phase ultérieure, de quatre InterCity, quatre InterRegio et quatre RegioExpress chaque heure entre Lausanne et Genève. Par la suite, deux voies supplémentaires pourront être ajoutées à la gare souterraine, garantissant ainsi le fonctionnement du nœud genevois à long terme. Son coût est cependant supérieur d'environ 400 millions de francs à celui de la variante en surface, devisée à quelque 800 millions de francs dans le cadre du programme FAIF de la Confédération.

Cependant, les coûts globaux de la variante en surface s'avèrent équivalents à ceux de la variante souterraine retenue, dans la mesure où les développements ferroviaires ultérieurs prévus par le programme Léman 2030 impliquent la construction de deux sauts-de-mouton (le passage d'une voie par-dessus l'autre) à Châtelaine et à Sécheron en complément de l'extension en surface.

Le financement fédéral prévu dans FAIF doit encore être confirmé par le peuple suisse, vraisemblablement début 2014. Concernant le différentiel de coûts, les autorités genevoises s'engagent à trouver une solution dans les deux ans. Dès lors que le financement de la variante souterraine n'est pas encore garanti, les partenaires décident de poursuivre en parallèle les études des deux variantes jusqu'au moment de la décision sur le financement. Ils conviennent d'accompagner ces études en vue de rendre un avant-projet pour l'été 2015.

Conseillère d'Etat en charge du département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement, Michèle Künzler se félicite d'avoir pu réunir l'ensemble des parties signataires de la convention autour d'une table: " Nous revenons de loin: il y a deux ans, lorsque j'ai repris ce dossier en mains, nombreux étaient encore les points qui faisaient débat. Après avoir obtenu que chacun s'accorde sur l'emplacement de l'extension de la capacité ferroviaire genevoise, il a fallu convaincre les Chambres fédérales de voter un financement pour un agrandissement de

Cornavin. Aujourd'hui, nous parvenons à l'épilogue de ce dossier en choisissant unanimement une gare souterraine, assurant dès sa mise en service d'importantes améliorations pour Genève. J'en suis particulièrement heureuse et satisfaite".

De son côté, la Ville de Genève, en tant que ville centre d'agglomération, est satisfaite d'avoir participé financièrement à l'expertise et se rallie à ses conclusions pour valider l'option souterraine: "La variante souterraine que nous préconisons permet d'agrandir Cornavin sans impact majeur sur le tissu urbain existant", s'est félicité Rémy Pagani, conseiller administratif en charge des constructions et de l'aménagement.

Philippe Gauderon, chef de la division Infrastructure des CFF et membre de la direction du groupe, a salué le travail de concertation entrepris jusqu'ici : « Grâce à la bonne collaboration entre les partenaires, nous disposons désormais d'une meilleure solution pour résoudre le problème de capacité à la gare Cornavin.»

Toni Eder, sous-directeur de l'OFT, a lui aussi salué le travail accompli. Il a souligné que le premier pas vers la réalisation de la gare souterraine de Genève pour 2025 est l'approbation par les citoyens suisses du programme FAIF: "Il s'agit d'une condition préalable, puisque l'aménagement de Cornavin et la participation financière de la Confédération au projet découlent de FAIF."

Encadré
Deux fois plus de passagers dans les trains de l'Arc lémanique à l'horizon 2030, soit quelque 100'000 voyageurs quotidiens : tel est le défi que doit relever la gare de Genève Cornavin. Dès la fin 2016, elle verra passer la cadence au quart d'heure des trains RER Coppet – Lancy-Pont-Rouge, cadence étendue au RER franco-valdo-genevois dès sa mise en service à la fin 2017, avec l'achèvement des travaux de CEVA. La gare actuelle aura alors atteint le maximum de ses capacités. Tout développement ultérieur de l'offre en trains ne pourra se faire qu'au prix d'un agrandissement de la gare.

Adresse pour l'envoi de questions:

OFT: Information 031 322 36 43; presse@bav.admin.ch
CFF: Service de presse 051 220 43 43
Canton de Genève: Mme Michèle Künzler, conseillère d'Etat en charge du département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement (DIME), tél +41 (0)22 327 96 12
Ville de Genève: M. Rémy Pagani, conseiller administratif de la Ville de Genève, en charge du département des constructions et de l'aménagement, par l'intermédiaire de Mme Wiedmer-Graf, déléguée à l'information et à la communication, tél. +41 (0) 22 418 20 53 / 79 817 18 90

Auteur:

Office fédéral des transports
Internet: http://www.bav.admin.ch(1)

Tous les liens de cette(s) page(s)

1. http://www.bav.admin.ch

Les autorités fédérales de la Confédération suisse
info@bk.admin.ch | Informations juridiques

http://www.news.admin.ch/message/index.html?lang=fr