

L'essor de la gare de Cornavin sera souterrain

> **Genève** L'expertise indépendante valide l'option en sous-sol

> Les autorités ont deux ans pour financer un surcoût de 400 millions de francs

Marc Moulin

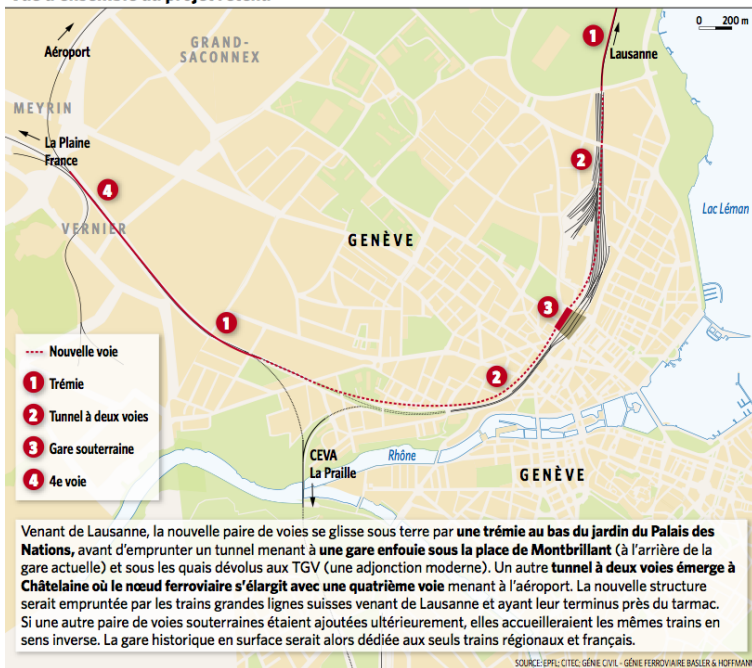
L'agrandissement de la gare centrale de Genève se fera en souterrain, à condition de trouver 400 millions de francs supplémentaires. C'est en substance le message qu'ont délivré vendredi les autorités fédérales et genevoises, en publiant les résultats d'une expertise indépendante qu'elles avaient commandée en décembre dernier.

Honnêtement localement en raison des destructions qu'elle provoquerait à l'arrière de la gare actuelle, l'option en surface que défendaient les CFF, bien que moins chère, est ainsi dégradée par les commanditaires car elle est jugée moins performante. Mais cette option dévisée à 790 millions de francs (valeur de 2008) n'est pas définitivement écartée. Son grand avantage est de disposer d'un financement quasi assuré puisqu'elle est intégrée dans le projet ferroviaire FAIF – une enveloppe nationale de 6,4 milliards de francs qui a passé la rampe des Chambres en juin, mais qui doit encore recevoir l'aval du peuple lors d'une votation prévue en février prochain.

La variante en sous-sol plébiscitée par les experts revient, elle, à 1,24 milliard et ne dispose donc d'aucune base pour un tiers de son financement. Les parties ont décidé de poursuivre les études sur les deux fronts jusqu'à l'été 2015.

C'est en raison de cet écueil encore possible que le Collectif 500, issu du quartier voisin des Grottes, maintient son initiative cantonale exigeant du canton qu'il fasse tout ce qui est en son pouvoir pour favoriser une gare enterrée, évitant la suppression de 380 logements, selon son décompte. Le texte a été déposé lundi avec une moisson plus que suffisante de signatures,

Vue d'ensemble du projet retenu



Venant de Lausanne, la nouvelle paire de voies se glisse sous terre par une trémie au bas du jardin du Palais des Nations, avant d'emprunter un tunnel menant à une gare enfouie sous la place de Montbrillant (à l'arrière de la gare actuelle) et sous les quais dévolus aux TGV (une jonction moderne). Un autre tunnel à deux voies émerge à Châtelaîne où le nœud ferroviaire s'élargit avec une quatrième voie menant à l'aéroport. La nouvelle structure serait empruntée par les trains grandes lignes suisses venant de Lausanne et ayant leur terminus près du tarmac. Si une autre paire de voies souterraines étaient ajoutées ultérieurement, elles accueilleraient les mêmes trains en sens inverse. La gare historique en surface serait alors dédiée aux seuls trains régionaux et français.

SOURCE: EPFL, CITEC, GÉNIE CIVIL - GÉNIE FERROVIAIRE BASLER & HOFFMANN

prouvant que les Grottes – vieux quartier ouvrier déjà sauvé de la destruction dans les années 1970 – bénéficient d'une sympathie bien plus large que ses murs. Les «risques de procédure», impor-

tants face à un quartier très mobilisé, étaient d'ailleurs l'un des critères d'évaluation de l'expertise.

Mais l'option enfouie ne fait pas qu'enterrer une polémique locale dont les effets auraient pu paraly-

ser l'agrandissement de Cornavin et, potentiellement, nuire à l'essor de tout l'axe ferroviaire crucial qui relie l'est et l'ouest du pays. Le modèle qui a été finalement retenu parmi 16 possibilités permet d'en-

visager d'autres agrandissements à venir. Il serait en effet possible d'agrandir ultérieurement la nouvelle gare souterraine, en faisant passer de deux à quatre voies. La paire supplémentaire irait se glisser sous le bâti existant, sans nécessiter sa destruction: selon les spécialistes, il est en effet possible de travailler depuis les caves, réquisitionnées et restituées en fin de chantier.

Qui plus est, le tracé choisi offre des fonctionnalités ferroviaires supérieures à la variante en surface. Il permet d'une part d'ajouter une voie à la hauteur du nœud ferroviaire de Châtelaîne, ce talon d'Achille du réseau ferré genevois.

L'option enfouie ne fait pas qu'enterrer une polémique locale

Le passage sous terre permet d'éviter de gênants cisaillements de voies en surface et de mieux désenchevêtrer les divers types de trafic, ce qui est favorable du point de vue opérationnel. Avoué en coulisses, l'un des bénéfices espérés est la possibilité de séparer le trafic CFF de celui opéré par la SNCF, «qui n'a pas la même régularité». Le tracé souterrain permet de renoncer à la future construction de deux ouvrages coûteux prévus à moyen terme. Ce point n'est pas sans incidence sur les discussions à venir au sujet du financement du surcoût (lire ci-dessous).

Pour choisir ce tracé souterrain,

les experts ont à la fois planché sur les enjeux de génie civil et sur les développements à venir de l'offre ferroviaire. Ils ont ensuite procédé par élimination, excluant tout d'abord un raccordement du boyau avec les voies se dirigeant vers Lyon et Paris – l'essentiel de ce trafic utilisant Genève comme un terminus. Creuser directement sous la gare historique aurait forcé de la fermer partiellement durant le chantier: impossible. Pas mieux sous la place de Cornavin qui jouxte la façade principale: ce pôle majeur pour les transports privés et publics aurait aussi dû être fermé. La meilleure solution est apparue sous les actuels quais TGV – ajoutés sous forme de viaduc il y a une trentaine d'années – et sous la place de Montbrillant qui serait piétonnisée.

Les variantes en grande profondeur ont succombé à leurs coûts et à des délais de réalisation incompatibles avec l'agenda serré de FAIF, exigeant une mise en service en 2025. Préconisée par le Collectif 500, la connexion avec la future liaison CEVA, en direction de la Haute-Savoie, ne résolvait pas le problème du nœud de Châtelaîne. Les risques de procédure sont enfin réduits: les parcelles concernées appartiennent au canton ou à la Ville de Genève, souligne la conseillère d'Etat Michèle Künzler. De cette étude fine découle un devis nettement inférieur à celui jugé en son temps par les CFF pour une station souterraine (1,7 milliard). «On a trouvé quelque chose de mieux», admet Philippe Gauderon.

Bras de fer financier à venir entre Genève et la Confédération

> **L'option en sous-sol anticipe sur les besoins futurs: la Confédération participera-t-elle?**

Où trouver les 400 millions de francs qui manquent pour financer la future gare souterraine de Genève? A Berne, la réponse est limpide. «Si les cantons le souhaitent, ils peuvent financer par leurs propres moyens des améliorations, pour autant que les projets se réalisent dans les mêmes délais et avec les mêmes bénéfices», martèle Toni Eder, vice-directeur de

l'Office fédéral des transports (OFT).

Or, les bénéficiaires de la variante souterraine sont de fait supérieurs. Ce que la ministre genevoise de la Mobilité Michèle Künzler ne manque pas de souligner. «Cette option dispense de construire certains éléments», note l'écologiste. Il existe des possibilités de préfinancement. Il faudra en discuter avec l'OFT.»

Bataille sous la Coupole

Avec la variante en sous-sol, il devient superflu de réaliser des passages dénivelés – des saute-moutons en jargon ferroviaire –

qui permettent à deux voies de se croiser sans s'entrecroiser. De tels équipements, très onéreux, seront incontournables à Châtelaîne et Sécheron si, dans la décennie 2030, on établissait des dessertes au quart d'heure en direction de Lausanne et de La Plaine. Mais ce développement de l'offre n'est pas encore inclus dans le paquet ferroviaire FAIF. Doù la prudence fédérale. «Si cette extension future est décidée, on pourra discuter d'un remboursement, mais c'est une possibilité ouverte que l'OFT ne peut pas garantir», réplique Toni Eder. Pour l'heure, il revient au canton d'assumer le surcoût.»

Pour les experts, si la variante en surface s'avère dans un premier temps moins onéreuse, elle se chiffre à l'horizon 2030 à 1,475 milliard de francs. Pour ce même prix, la gare souterraine comptera quatre voies et non pas deux. Tout laisse présager que Genève devra à nouveau se battre sous la Coupole, lors de la priorisation des prochains développements de l'offre ferroviaire.

Berne ne serait pas la seule à faire des économies grâce à une gare enterrée. De son côté, la Ville de Genève estime à 430 millions de francs le coût de la réfection urbaine qu'entraînerait une option

en surface. Il faudrait notamment reprendre le profil des chaussées du secteur pentu sur lequel empièterait un développement à l'horizontale de la gare. La commune avait en son temps promis 100 millions pour éviter la destruction du bas du quartier des Grottes.

Magistrat municipal chargé des constructions, Rémy Pagani reste évasif sur le sujet: «Nous avons deux ans pour trouver une solution.» La première urgence pour les autorités est d'assurer les 800 premiers millions du financement, par une acceptation populaire du projet FAIF l'an prochain. **M. M.**

Naissances



Aurélie Anstett et Pascal Mock ont l'immense joie d'annoncer la naissance de
Margot, Agathe
le 27 juin 2013

Sœur de Romain, Jonathan et Charlotte

Charles et Apolline ont la joie d'annoncer la naissance de leur petite sœur
Bérénice, Alice, Madeleine
le 29 juin 2013

Catherine et Philippe Pulfer Avenue Théodore-Flournoy 1 1207 Genève

Nous sommes très heureux d'annoncer la naissance de
Tristan, Nicolas
le 30 juin 2013 à 13h15

Jarmila et Ramon Sarda

Le théâtre du pouvoir

Pair

En course d'école dans son canton, le président de la Confédération n'a pu participer à la réception organisée dans les jardins de l'ambassade des Etats-Unis à l'occasion de la Fête nationale du 4 juillet. Toutefois, lors de la cérémonie, on a donné lecture de la lettre qu'il a adressée à Barack Obama, son pair d'outre-Atlantique. Diplomatiquement, Ueli Maurer souligne dans son message les «relations amicales» entretenues par les deux pays. Au lendemain de la présentation du plan B du Conseil fédéral pour résoudre le différend fiscal avec le Département américain de la justice, et vu le ton menaçant attribué à ce dernier, ce message a déclenché quelques sourires parmi les convives. Certains ont failli avaler de travers leur cuisse de poulet panée.

Vert

Le Conseil fédéral s'est mis au vert ces deux derniers jours. Lors de sa séance d'école annuelle, organisée par son président Ueli

de l'écurie Sauber. Plutôt poluant et pas très écologique comme mise au vert, s'est inquiété un Vert dès qu'il a eu vent du programme. C'est vrai, ça: Ueli Maurer aurait pu faire un geste pour l'écologie et ajouter au menu une dégustation d'herbes, lui qui s'est vanté d'être capable d'en identifier une quarantaine d'espèces rien qu'à leur goût.

Amère

Il y a des rumeurs de complot en terres argoviennes. La conseillère nationale démocrate-chrétienne **Ruth Humbel** n'a pas été élue au conseil de la Banque cantonale, où elle siègeait depuis huit ans. Personne n'a vu cette éviction arriver, rapporte l'*Aargauer Zeitung*. Le journal évoque cependant une hypothèse: Ruth Humbel aurait été amèrement sanctionnée pour s'être abstenue au Conseil national au moment du vote sur la Lex

l'UDC cantonale dans le journal. L'affaire des banques poursuivies par la justice américaine fait ainsi une victime collatérale inattendue.

Sévère

Considéré comme l'un des derniers penseurs du parlement, l'ancien président du Conseil des Etats **René Rhinow** a poussé un coup de gueule contre son parti, le PLR. Le *Blick* raconte que le pour-tant sage Balois a écrit un courriel au ton sévère à la direction du PLR pour condamner son soutien à l'initiative populaire pour l'inscription du secret bancaire dans la Constitution. Pour René Rhinow, ce soutien «trahit les principes qui ont fait la crédibilité du PLR», qu'il accuse d'adopter aveuglément la position anti-étatique de l'UDC.

Il considère que cette initiative ne défend pas le secret bancaire, mais l'évasion fiscale. C'est sou-

L'alliance de droite a échoué à Fribourg

> **Conseil d'Etat**
Le PDC ne s'alliera pas avec l'UDC et le PLR

L'élection du PDC Jean-Pierre Siggén pour succéder à Isabelle Chassot s'annonce difficile dans le canton de Fribourg. Le comité directeur a refusé vendredi de s'allier avec le PLR et l'UDC. Face à cet échec, l'UDC va très probablement présenter un candidat pour cette élection complémentaire au Conseil d'Etat qui aura lieu le 22 septembre. Quant au Parti socialiste, il présente le conseiller national Jean-François Steier. Il y aura selon toute vraisemblance un second tour.

«La vieille garde du PDC est responsable de cette situation. Elle tire toujours les ficelles», relève le conseiller national UDC Jean-François Rime. La présidence du PDC ainsi que le candidat Jean-Pierre Siggén étaient en effet favorables à