

Projet géant

Marc Moulin

Le premier coup de pioche du chantier de la gare souterraine de Cornavin, au cœur de Genève, ne sera pas donné au printemps 2024 comme prévu. Géants, puisqu'ils doivent s'étendre sur quelque 7 km au travers de la rive droite, ces travaux font l'objet de nouvelles études dont l'achèvement est promis pour l'an prochain seulement, a appris la « Tribune de Genève ».

Dans son point de presse du 16 décembre, le Conseil d'État genevois évoque désormais un lancement en 2025 et renvoi, pour plus de détails, aux maîtres d'ouvrage. Ceux-ci, les CFF, parlent pour leur part d'un coup d'envoi en 2026 et d'une mise en service repoussée d'un an, en 2032.

«Nous analysons les manières d'assurer une meilleure capacité de la gare à très long terme.»

Frédéric Revaz
Porte-parole des CFF

Pour comprendre ce qu'il s'est passé, il faut faire un peu d'histoire. Au début du millénaire, avec une fréquentation ferroviaire en plein boom, les Romands réclamaient à cor et à cri une troisième voie entre Genève et Lausanne. Mais on finit par comprendre que l'engorgement se situe en particulier dans les gares des deux villes, trop exigües pour accueillir davantage de trains. Ce sont les prémisses du projet Léman 2030.

La saga des gros sous

Pour Genève, les CFF proposent dans un premier temps d'ajouter deux voies en surface à l'arrière de la gare, ce qui nécessite de raser le bas du sacro-saint quartier des Grottes. Tollé, lancement d'une initiative, pourparlers. Les parties conviennent alors en 2013 d'un agrandissement souterrain, plus cher, à condition que Genève finance le surcoût par rapport au prix de l'option à l'air libre. On parle alors d'un quai à deux voies - enfoui à une quinzaine de mètres sous la place de Montbrillant - relié par des tunnels et rampes de même capacité au réseau existant, à Châtelaine d'une part et à la hauteur du Jardin botanique de l'autre. Les deux voies inhumées accueilleraient le trafic grandes lignes allant à l'aéroport.

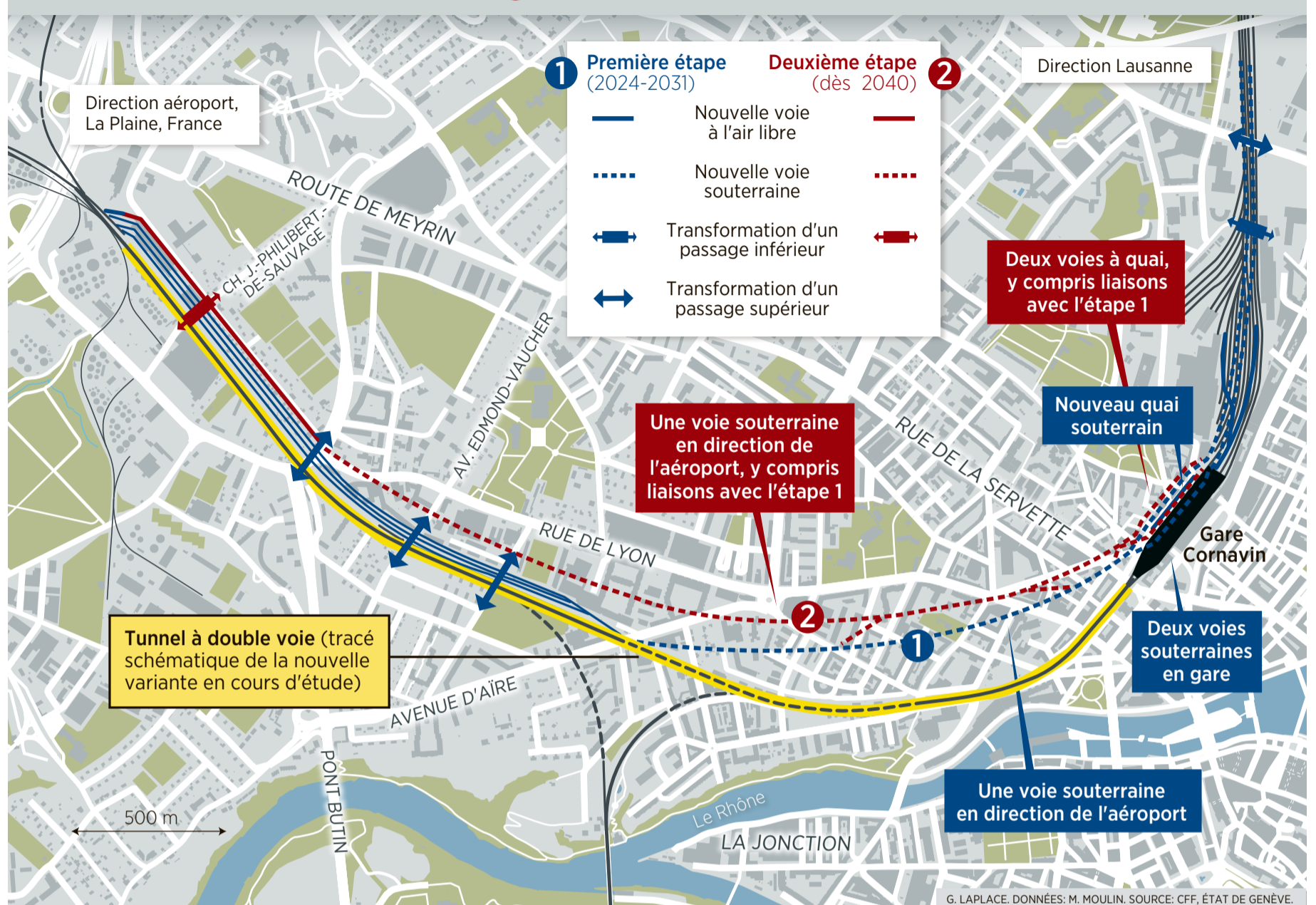
Ce choix laisserait la possibilité d'ajouter plus tard un quai supplémentaire à deux voies sous le bâti des Grottes. De plus, l'option enterrée devrait à l'avenir dispenser les CFF de construire d'onéreux dénivelés ferroviaires aux abords de la gare. Du coup, Genève peut cultiver l'espoir de se voir rembourser un jour par Berne ses goûts de luxe.

Deux ans plus tard, les négociations financières s'affolent. La rumeur évoque un quasi-doublement du devis, à quelque 2 milliards. Or Genève sait qu'il devra supporter seul tout surcoût au-delà du prix de l'option en surface, révisé à un gros milliard. On négocie dur, on rabote. Avec un tunnel ouest (Châtelaine-Cornavin) rétréci à une voie unique, on s'accorde sur un devis de quelque 1,6 milliard de francs, dont 417 millions à la charge du Canton et 111 millions à celle de la Ville.

Changement de cap

Les études d'avant-projet sont lancées sur cette base. Le plan initial est retouché, sans que cela soit communiqué. En 2018, on décide ainsi que le tunnel occi-

Gare souterraine et tunnel ouest: la saga des variantes



Cornavin recule pour mieux sauter

Le chantier de l'extension en sous-sol de la gare de Genève devrait être retardé. De nouvelles études sont en cours, avec de grands espoirs à la clé.

dental se glissera sous l'actuel faisceau ferroviaire à Saint-Jean plutôt que d'emprunter un tracé plus direct sous les Délices et les Charmilles. Voilà qui devrait épargner des misères aux habitants, toujours susceptibles de se muer en opposants.

En 2019 survient un nouveau coup de théâtre, jusqu'ici connu

des seuls initiés. Les premiers résultats des études poussées confirment ce qu'on pouvait craindre dès 2015: la stratégie en deux étapes risque de coûter très cher au final. Elle se focalise en effet sur les stricts besoins de la première étape, certes en assurant sa compatibilité avec la suivante, mais en limitant autant

que possible tout préinvestissement. Or les plus récents calculs montrent que cette tactique implique «une augmentation des coûts et des risques (techniques et d'acceptation) pour l'étape 2», explique une offre d'études que les CFF ont rédigée le 25 juin 2019. Concernant l'acceptation, on peut se douter que les habi-

tants de Saint-Jean s'énervent si, après avoir supporté un premier percement durant quelques années, on les prie d'en endurer un second une décennie plus tard. C'est lors d'un comité de pilotage, le 5 avril précédent, que Genève avait demandé aux CFF de préciser les contours de la deuxième phase et de revoir le

concept de la première étape, notamment en ravivant l'idée d'un tunnel ouest à double voie. Un changement de cap très net.

Qu'en disent aujourd'hui les CFF? «Des réflexions supplémentaires sont en cours sur le tracé d'accès à la gare souterraine côté aéroport, indique Frédéric Revaz, porte-parole. Nous analysons ainsi l'exploitation de la gare souterraine en bidirectionnel (ndlr: accueillant aussi le trafic venant de l'aéroport) et les manières d'assurer une meilleure capacité de la gare à très long terme. Une étude sur l'amélioration des flux en gare existante est également menée.»

En clair, l'espoir sous-jacent est que la première étape suffise pour absorber durablement l'essor de l'offre, pour peu que le tunnel occidental soit mis en double sens et qu'on repense l'utilisation des voies actuelles. On veillerait aussi à préserver la possibilité d'une seconde étape, mais en la renvoyant aux calendes grecques. Une incidence sur les coûts? Pour l'heure, on reste dans l'enveloppe convenue en 2015, indiquent les CFF. Lesquels promettent de fournir plus de détails l'an prochain.

Des passages élargis et un quartier à remodeler

● La durée des nouvelles études (environ dix-huit mois) justifie le décalage du lancement du chantier, selon les CFF, tout comme les risques de procédure. Sur la base des expériences glanées dans le cadre de l'agrandissement de la gare de Lausanne, l'ancienne régie fédérale a prévu un an de plus pour obtenir de Berne l'autorisation de construire. L'insertion d'une voie permettant à terme de créer une halte à Châtelaine est intégrée aux nouvelles analyses. Le projet inclut aussi l'agrandissement de deux passages qui se fauillent sous les rails de part et d'autre de Cornavin. Celui au bas de la rue de la Servette devrait être élargi pour se placer en continuité de la façade latérale de l'école d'art, afin d'abriter une station de bus. Un tracé pédestre serait de plus créé le long du passage des Alpes, desservant de nou-

veaux escaliers montant vers les trains. Même différé, le chantier de la gare souterraine a déjà vu son prélude démarrer l'an dernier avec des travaux préparatoires sur et sous le faisceau ferroviaire s'étendant entre les Pâquis et Montbrillant. Il s'agit de renouveler ou déplacer des installations techniques. Un réaménagement urbain considérable doit en plus avoir lieu dans le quartier. Il implique de concentrer les voies du tram 15, en mode bidirectionnel, sur la rue des Terreaux-du-Temple et de bannir le trafic privé des places de Cornavin et Montbrillant. Cette fermeture oblige à finaliser un évitement pour les voitures par la moyenne ceinture. Voilà pour l'avenir proche. Mais le Canton scrute aussi un futur plus lointain. Il a demandé le 16 décembre à Berne d'inscrire dans sa planification le

projet de diamétrale ferroviaire. Cette ligne doit relier Bernex à la Zimeysa via La Praille, Cornavin, les Nations, l'aéroport et Meyrin. Des études à ce sujet figurent déjà dans les financements fédéraux pour l'horizon 2035. Dans la même réaction, Genève a requis de Berne qu'elle tienne compte de la possible inclusion de Saint-Julien dans le réseau Léman Express. L'Office cantonal des transports explique que cela pourrait se faire à moyen terme avec une cadence accrue des trains français sur la ligne SNCF du pied du Salève, offrant des correspondances pour Genève à Annemasse et bientôt à Saint-Julien aussi, grâce à l'extension du tram 15 dont le chantier doit démarrer en 2021. À un terme bien plus lointain, on peut aussi imaginer une prolongation de la diamétrale ferroviaire de Bernex à Saint-Julien. **M.M.**