

Extension de Cornavin

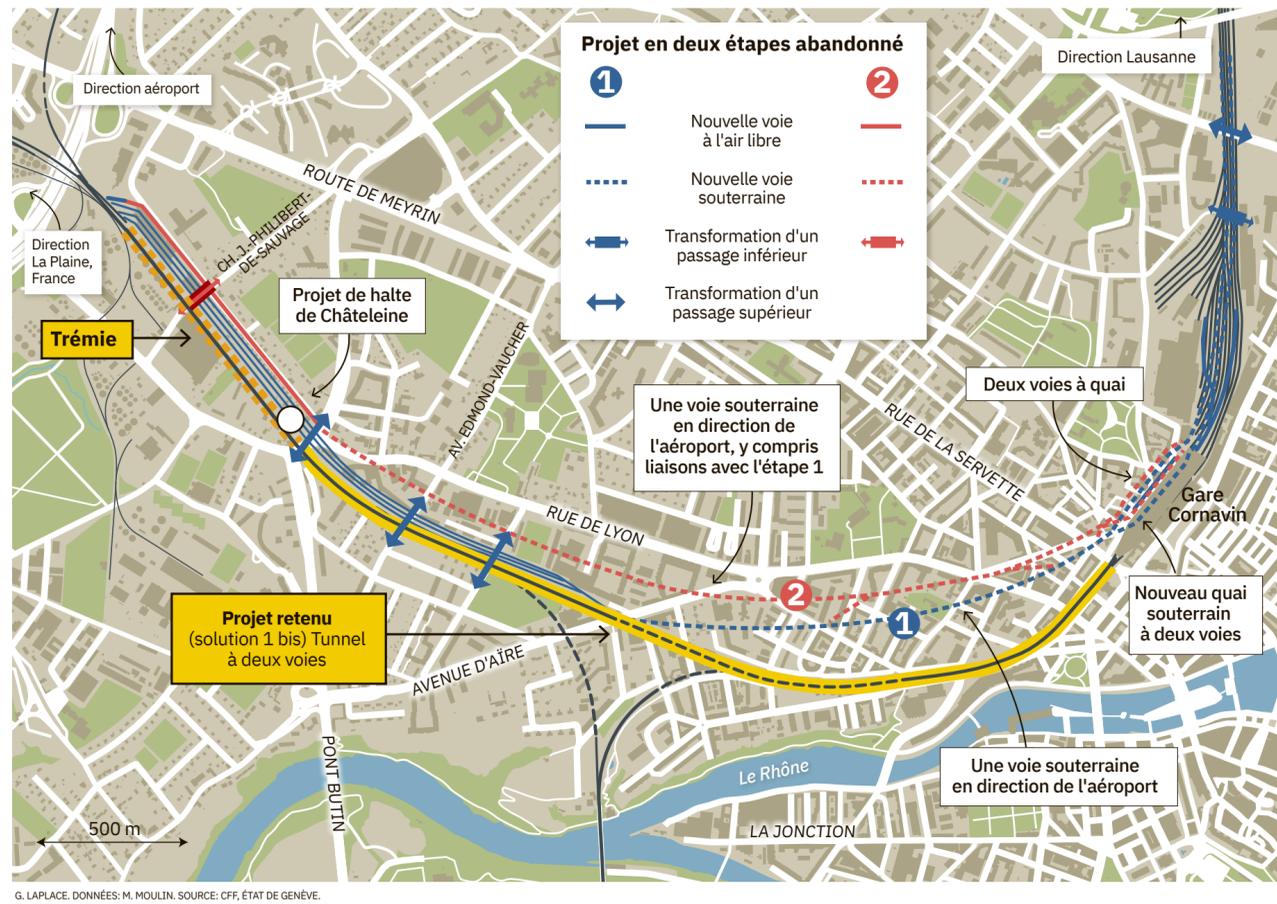
# Un accord scelle la saga de la gare souterraine

Genève et Berne passent un arrangement financier sur un plan qui assure l'essor ferroviaire de la région et facilite une halte à Châtelaine.



**Projet**  
Image de synthèse de l'entrée de la gare Cornavin et de sa zone piétonne. GUILLERMO VAZQUEZ CONSUEGRA, FREDI REZAKHANLOU

## Gare souterraine et tunnel ouest: la saga des variantes



G. LAPLACE. DONNÉES: M. MOULIN. SOURCE: CFF, ÉTAT DE GENÈVE.

**Marc Moulin**

Genève se prépare à un chantier de huit ans, plus cher que le CEVA. Dévoilé à huis clos mardi soir à des élus du Canton et de la Ville de Genève, le projet révisé de la gare souterraine de Cornavin promet d'éviter des travaux à répétition tout en permettant la poursuite de l'essor ferroviaire de la région et notamment une nouvelle halte à Châtelaine. La «Tribune de Genève» vous en livre les détails.

La retouche majeure porte sur la mise à deux voies, au lieu d'une seule, du tunnel qui raccordera l'aéroport à la future gare souterraine - un quai central à deux voies, niché 17 mètres sous la place de Montbrillant. La révision a un gros coût, adouci par un accord. On revient donc au plan initial d'un tunnel bidirectionnel, abandonné pour cause d'économies. Pour comprendre cette volte-face, il faut rembobiner le film.

**Bras de fer impitoyable**  
Un flash-back d'une dizaine d'années. Alors que le chantier CEVA démarre, on comprend que le Léman Express achèvera de surcharger une gare Cornavin étriquée. Pour y faire passer plus de trains par la suite, il faudra créer de la place. Les CFF proposent un agrandissement en surface qui implique de démolir le bas du quartier des Grottes. Tollé, émoi, initiative populaire. Un premier

accord est conclu: si les Genevois veulent une gare souterraine pour sauver ce quartier, qu'ils assument le surcoût. Berne ne paiera que le prix d'une gare en surface.

Le Canton obtient un démol crucial: l'option en sous-sol permet aux trains d'éviter en tunnel le fouillis d'aiguillages situé de part et d'autre de la gare et offre ainsi plus de capacité que l'extension en surface. Si ce bonus devait un jour être jugé utile à Berne, la capitale devrait dédommager Genève à hauteur de économies que la gare enterrée lui aura offertes. Mais pas question pour la Confédération d'avancer la somme. Assaillie de pharaoniques demandes ferroviaires des cantons, Berne a pour credo de ne financer que les infrastructures strictement nécessaires pour les hausses d'offre qu'elle a approuvées. Cette attitude lui vaut parfois la critique d'une vision à court terme, mais c'est selon elle la seule façon de répartir au plus juste l'argent disponible.

À cette époque, on négocie la hausse des prestations prévue pour 2025. Pour faire circuler ces deux ou trois trains supplémentaires par heure et par sens, une voie unique suffit entre la gare souterraine et l'aéroport. Si Genève veut voir plus large, ce sera pour sa propre surface, un tel ouvrage aurait dû être bâti à Sécheron pour faire passer le nombre de trains prévus en 2035, étape adoptée de-

puis lors. Mais la gare enterrée - ça coûte. L'élargissement du tunnel ouest grossit la facture et, comme il n'est pas indispensable aux développements d'offre successivement approuvés (pour 2025 et 2035), Berne laissera ce surcoût aux Genevois. Mais ceux-ci ont largement de quoi se refaire, grâce à un ouvrage qui, lui, ne se fera... jamais! Explications.

Le jargon technique appelle ça joliment un saut-de-mouton. C'est un viaduc permettant à des voies ferrées de se croiser sur des niveaux séparés, sans se gêner. Or si on avait opté au tout début pour une gare agrandie en surface, un tel ouvrage aurait dû être bâti à Sécheron pour faire passer le nombre de trains prévus en 2035, étape adoptée de-

ajouter d'autres trains vers 2040: il faudrait creuser un autre tube, parallèle au premier, pour rallier l'aéroport. Deux chantiers de suite sur le même axe! C'est d'abord bien plus cher que de tout faire en une fois. Et c'est surtout une émeute garantie des riverains, des Délices à Châtelaine. En clair, l'extension minimaliste, telle que votée en 2016, risquait d'être la dernière pour très long-

temps. Voilà pourquoi le Canton a rouvert le dossier en 2019, après l'arrivée de Serge Dal Busco au Département des infrastructures. L'an dernier, les partenaires du projet ont jeté leur dévolu sur ce qu'ils nomment la «solution 1 bis»: remis à double voie, le tunnel occidental suit le faisceau ferroviaire actuel, évitant de passer par les quartiers habités, et émerge par une rampe (ou tré-

mie), entre le carrefour de l'Écu et le chemin de Châtelaine. On peut y caser non seulement les trains allant à l'aéroport mais aussi ceux qui en reviennent. Quant au coût, un accord financier sauve la mise pour Genève (voir ci-dessous).

**Des atouts multiples**  
Au terme d'une renégociation qui a retardé de deux ans le chantier, quels sont les atouts du plan révisé?

De leur côté, les Exécutifs genevois pourraient certes récupérer ce pactole pour adoucir leur investissement initial dans l'extension de Cornavin. Mais leur choix politique est de le réinjecter en partie dans le tunnel de Châtelaine, dont le surcoût (272 millions) est réparti entre le Canton (80%) et la Ville (20%). «Nous avons là une solution pour que Genève puisse continuer à développer son réseau ferroviaire, en répondant au succès déjà visible du Léman Express et en desservant à l'avenir de nouveaux pôles urbains et d'activités, sans devoir ouvrir un second chantier à Cornavin après celui de la gare souterraine, justifie Serge Dal Busco, président du Conseil d'État. Nous sommes parfaitement ali-

gnés avec Berne. Sur le plan cantonal, on reste dans le cadre du budget voté: on passe même 98 millions de francs en dessous!» Autrement dit, la révision du projet ne fera pas l'objet d'un projet de loi soumis au parlement et ne court donc pas le risque d'un référendum. Les députés devront en revanche se prononcer si la halte de Châtelaine s'y ajoute. Dans le nouveau budget, la Ville de Genève, elle, voit en revanche sa participation grimper de quelque 13 millions de francs. «Nous attendrons les chiffres définitifs pour demander un crédit supplémentaire au Conseil municipal, explique Frédérique Perler, maire. Mais nous pouvons justifier cette hausse: elle est liée à des commandes complémen-

taires pour améliorer les aménagements urbains autour de la gare. Et la solution trouvée préserve le quartier d'un second chantier d'extension!» Chargée de réaménager le pourtour de Cornavin, la Ville a en effet demandé des facilités supplémentaires pour franchir le faisceau ferroviaire qui scinde le quartier. Les plans révisés incluent de nouvelles circulations au sein même de la gare, des franchissements élargis au bas de la rue de la Servette et au passage des Alpes, avec de nouveaux accès aux quais. Les mesures urbanistiques engendrent un surcoût conséquent (136 millions). Berne se charge du gros de la facture pour ce qui est de l'intérieur de la gare, le Canton donne un coup de

Voilà de quoi libérer la gare actuelle au profit du trafic local ou international. C'est un avantage pour le projet cantonal de diamètre ferroviaire, une extension du Léman Express avec une branche reliant Lancy Pont-Rouge à la ZIPLO et Bernex (voire un jour Saint-Julien) et une autre qui, de Cornavin, grimperait aux Nations, à l'aéroport, Meyrin et la ZIMEYSA. Le projet se chiffre en milliards, mais il de-

voilà de quoi libérer la gare actuelle au profit du trafic local ou international. C'est un avantage pour le projet cantonal de diamètre ferroviaire, une extension du Léman Express avec une branche reliant Lancy Pont-Rouge à la ZIPLO et Bernex (voire un jour Saint-Julien) et une autre qui, de Cornavin, grimperait aux Nations, à l'aéroport, Meyrin et la ZIMEYSA. Le projet se chiffre en milliards, mais il de-

voilà de quoi libérer la gare actuelle au profit du trafic local ou international. C'est un avantage pour le projet cantonal de diamètre ferroviaire, une extension du Léman Express avec une branche reliant Lancy Pont-Rouge à la ZIPLO et Bernex (voire un jour Saint-Julien) et une autre qui, de Cornavin, grimperait aux Nations, à l'aéroport, Meyrin et la ZIMEYSA. Le projet se chiffre en milliards, mais il de-

voilà de quoi libérer la gare actuelle au profit du trafic local ou international. C'est un avantage pour le projet cantonal de diamètre ferroviaire, une extension du Léman Express avec une branche reliant Lancy Pont-Rouge à la ZIPLO et Bernex (voire un jour Saint-Julien) et une autre qui, de Cornavin, grimperait aux Nations, à l'aéroport, Meyrin et la ZIMEYSA. Le projet se chiffre en milliards, mais il de-

**L'offre prévue**

Actuellement, cinq trains par heure et par sens relient l'aéroport et Genève au reste de la Suisse. Le saut d'offre espéré en 2025 - voté par le peuple en 2014 avec le paquet ferroviaire FAIF - prévoyait d'en ajouter trois. Mais cette amélioration ne pourra se concrétiser qu'avec la mise en service de l'extension de Cornavin, désormais envisagée en 2034. Quant au nouvel essor des prestations prévu l'année suivante, il prévoit de relier Genève au reste de la Suisse avec 11 trains grandes lignes par heure (et autant en sens inverse), dont 9 desserviraient l'aéroport. En détail: **De et vers Genève-Aéroport et Cornavin, un train par heure et par sens de et vers...** IC 1: Constance ou Romanshorn (via Lausanne, Neuchâtel, et Zurich). IC 51: Bâle (via Bienne, sans arrêt à Lausanne). IC 11: Lucerne (via Lausanne, Fribourg et Berne). **De et vers Genève-Aéroport et Cornavin, deux trains par heure et par sens de et vers...** IC 5: Saint-Gall ou St-Margrethen (via Lausanne, Neuchâtel, et Zurich). IC 9: Brigue (via Nyon, Lausanne et Sion). IR 95: Saint-Maurice (multiples arrêts, via Nyon, Lausanne, etc.) **Un train par heure entre Annemasse/Cornavin et...** IR 18: Berne (multiples arrêts, via Nyon, Lausanne, etc.) IR 98: Aigle (multiples arrêts, via Nyon, Lausanne, etc.) En **trafic régional**, le Léman Express adopte une cadence au quart d'heure entre La Plaine et Cornavin, comme c'est le cas entre Coppet et Annemasse. **MMO**

de passer sous les zones bâties, le tracé ménage mieux les riverains, surtout comme il se bâtit en une fois.

En prime, le nouveau tracé élargit le «noeud de Châtelaine», un goulet notoire du réseau local. Il y facilite l'insertion d'une halte à la hauteur du pont de l'Écu, amoindrisson son coût à environ 50 millions, après qu'elle a été disqualifiée de la course aux financements fédéraux par son prix excédant 100 millions. Genève pourrait dès lors envisager de réaliser la halte de Châtelaine pendant le chantier principal.

Le tout ne risque-t-il pas de révéler les problèmes d'engorgement dans le terminus que constitue la gare de l'aéroport? Selon les CFF, il n'y a aucun souci, moyennant une révision de certains plans de roulement. Le Canton ajoute qu'on pourrait à terme envisager de créer une zone de rebroussement à l'arrière de la station.

Et la suite? Le projet sera mis à l'enquête publique en 2024. Les travaux seront lancés en 2026 - sur 5,5 km du Jardin botanique à Vernier - pour une mise en service en 2034. Des chantiers préparatoires sont déjà en cours à l'est de Cornavin depuis 2019.

**Lire l'éditorial en une:**  
«Quand notre train prend de l'avance»