

Mobilité ferroviaire à Genève

La mise en service de la nouvelle gare Cornavin est reportée à 2038

Le projet a été revu en profondeur, de nouveaux investissements sont prévus. L'Office fédéral des transports, les CFF, la Ville et le Canton de Genève espèrent une mise en service dans quinze ans.



La gare Cornavin doit être agrandie pour pouvoir absorber davantage de voyageurs

(ph. LUCIEN FORTUNATI)

Va-t-on vivre un fiasco comme celui de la gare de Lausanne ? La nouvelle vient de tomber : les travaux d'extension de la gare Cornavin ne s'achèveront pas avant 2038! La fin du chantier initialement prévue pour 2032 avait déjà été reportée à 2035.

Pour rappel, cette gare montre déjà des signes de saturation. L'objectif de cet agrandissement est donc d'accroître sa capacité ferroviaire. Pour ce faire, deux voies souterraines supplémentaires sont prévues, ainsi que deux tunnels d'accès en direction de l'aéroport et de Lausanne. Selon les CFF, ces nouveaux aménagements permettraient d'accueillir jusqu'à 24 trains par heure.

Multiple changements

Si la fin de travaux est repoussée, c'est parce que le projet a fait l'objet de changements importants. «Nous l'avons optimisé pour accroître la capacité de la gare, indique Charles-André Philipona, chef du projet Léman 2030. Les accès entre la gare en surface et les quais souterrains ont été réévalués, notamment sur des aspects de capacité. Il a fallu faire des études complémentaires.» Il estime que les plans actuels n'ont plus rien à voir avec ceux présentés précédemment, d'où le délai pour la mise en service.

«Genève n'a jamais connu un projet aussi ambitieux, se réjouit le responsable. C'est un investissement important.» Le coût de construction de la partie enterrée et de son interface avec la gare actuelle est estimé aujourd'hui à environ 1,9 milliard de francs.

Autre nouveauté : les voies en surface seront aussi modernisées dans un second temps, afin d'être compatibles avec des trains longs de 400 mètres. Jusqu'ici, les quais de Cornavin n'étaient pas assez longs, ni suffisamment larges pour absorber les flux de voyageurs aux heures de pointe. Cet aspect n'était pas prévu dans les plans d'aménagement initiaux. «Il s'agit vraiment d'un nouveau projet», conclut Charles-André Philipona. Les CFF détailleront ces modifications en 2024.

Frustration logique

Des travaux ambitieux, mais qui finiront plus tard. Les CFF ne craignent-ils pas la grogne des Genevois? « Nous les comprenons, répond Charles-André Philipona. Mais on peut se réjouir de la décision des autorités genevoises et fédérales de favoriser un projet aussi ambitieux. » D'ailleurs, ce retard n'impactera pas tous les travaux d'aménagement liés à Cornavin. L'agrandissement de la gare de la Plaine, par exemple, n'est pas retardé.

Contacté, l'Office fédéral des transports (OFT) assure que le délai de la gare Cornavin n'a rien à voir avec les problèmes que connaît celle de Lausanne. « Il s'agit d'un projet en développement, rappelle Florence Pictet, porte-parole de l'OFT. Les premières études en vue d'une gare souterraine – qui ont été faites à partir de 2013 – étaient très sommaires. »

« L'option à quatre voies a été envisagée, puis écartée il y a longtemps. Avec ce qui est planifié aujourd'hui, la capacité sera tout à fait suffisante »

Charles-André Philipona, chef du projet Léman 2030

Elle poursuit : « C'est un processus progressif, ce qui permet de l'affiner au fur et à mesure des étapes. Cela prend du temps. Il est normal que certaines personnes soient frustrées, mais il est important d'avoir un projet abouti. » Elle précise que les chantiers de Genève et Lausanne font partie actuellement des plus gros projets d'aménagement ferroviaire de Suisse.

Les autorités cantonales ne s'en cachent pas: elles sont satisfaites de ce projet «ambitieux» et adapté aux besoins de Genève. «L'ensemble des partenaires a travaillé en étroite collaboration pour parvenir à ce résultat, qui assure à notre canton de meilleures prestations que celle des projets précédents», se réjouit Sébastien Deshusses, porte-parole de l'Office cantonal des transports.

Il explique que les plans d'extension actuels permettront après la mise en service d'offrir plus de trains aux Genevois que ce soit sur Léman Express ou vers la Suisse.

Sur le plan financier, le Canton indique que la Confédération couvrira 76% des 1,9 milliards que coûte le projet. L'Etat en paiera 17% et la Ville de Genève 7%. Ces frais peuvent encore être amenés à évoluer.

La Ville semble moins enchantée par cette modification du planning. « Nous déplorons ce délai, qui retarde l'amélioration de l'offre ferroviaire pour Genève », regrette Marc Moulin, collaborateur personnel de la magistrate Frédérique Perler. Mais derrière chaque problème se cache une opportunité : « Nous allons en profiter pour affiner le développement des espaces publics entourant la gare », indique-t-il. En effet, les places Montbrillant et la Cornavin seront réaménagées en même temps ou juste après la gare.

Pas assez ambitieux ?

Certains regrettent le retard, d'autres estiment au contraire que le projet manque d'envergure. « Si deux voies souterraines sont créées, gardons en tête que la voie 5 sera, elle, supprimée, rappelle Matthieu Jotterand, député socialiste au Grand Conseil. En comptant l'extension des quais en surface, les travaux seront achevés d'ici 2050 avec une seule voie supplémentaire. La gare sera à nouveau saturée vu l'évolution des besoins en mobilité. On devra rapidement refaire des travaux qui coûteront cher au contribuable et seront pénibles pour les usagers. »

L'élu plaide pour modifier le plan prévu par les CFF, l'OFT, la Ville de Genève et le Canton : « Il faudrait construire quatre voies en sous-sol. Se contenter de deux serait une gène de plus : à Zurich, toutes les gares souterraines en ont quatre, de même que dans les plans d'extension de la gare de Lucerne.»

Les craintes du socialiste sont infondées, selon les CFF. « L'option à quatre voies a été envisagée, puis écartée il y a longtemps. Avec ce qui est planifié aujourd'hui, la capacité sera tout à fait suffisante », assure Charles-André Philipona.