

Mobilité

Genève: Voici le visage de la future gare Cornavin dans quinze ans

Les CFF ont dévoilé mardi les plans définitifs de l'extension souterraine de la gare. Le projet coûtera 2 milliards de francs. Fin des travaux prévue pour 2038... au mieux.

Emilien Ghidoni Textes

Après des années d'attente, on sait enfin à quoi ressemblera l'extension de la gare Cornavin. En partenariat avec les autorités de la Ville de Genève et du Canton, les CFF se sont mis d'accord sur un plan presque définitif dévoilé ce mardi. Il prévoit la création de deux voies souterraines dédiées aux grandes lignes, ainsi que la construction d'une «mezzanine» pour fluidifier les flux de voyageurs. Le quai en surface dédié aux départs vers la France sera aussi rénové.

Le coût total de ces travaux s'élève à 2 milliards de francs. L'Office fédéral des transports paiera 77% de cette somme, tandis que le Canton fournira 16% des fonds et la Ville 7%. «Grâce à ces travaux, nous souhaitons offrir une cadence au quart d'heure pour tous les trains au départ de Genève. L'extension apportera aussi plus de place pour les voyageurs et les clients faisant des achats à Cornavin. En tout, la surface de déambulation en gare sera triplée», annonce Vincent Ducrot, directeur des CFF.

Il y avait urgence: de l'avis de tous, la gare Cornavin n'est plus adaptée au nombre de personnes l'empruntant. Chaque jour, près de 88'500 voyageurs s'y déversent. «Les dimensions du site ne correspondent plus au transit qui s'y fait. Régulièrement, les couloirs et les quais sont trop pleins, ça bouchonne», déplore Charles-André Philipona, direc-



Une image de synthèse des deux futures voies souterraines. SBB CFF FFS

teur du programme Léman 2030. Avec l'augmentation prévue de la population, cela ne devrait que s'accroître.

Mieux gérer les flux

«Cette nouvelle gare se prépare depuis 2019, ajoute le cadre. En parallèle des études préparatoires, nous avons réaménagé

plusieurs infrastructures, comme la halle d'entretien des trains.» Ces travaux sont nécessaires, car l'extension de Cornavin aura aussi un impact sur les voies en surface. Les CFF vont par exemple creuser deux tunnels d'approche pour relier les voies souterraines au réseau. Le premier reliera la gare au quartier de

l'Étang à Vernier, le second au quartier de l'ONU.

Sur le site même de la gare, le hall historique sera prolongé sous les voies actuelles. Côté Montbrillant, il donnera accès à un premier niveau inférieur. Ce dernier consistera en un «grand espace de déambulation permettant de fluidifier les déplacements en gare»,

indique Charles-André Philipona. Il s'agit de la fameuse «mezzanine», sorte de zone tampon entre la surface et les quais souterrains équipée de plusieurs échoppes.

Si cette plateforme est prévue, c'est parce que Cornavin a une spécificité par rapport aux gares de Suisse. «Un utilisateur sur deux passant par la gare ne prend pas

le train, révèle le directeur de Léman 2030. Ces personnes-là y font des achats ou traversent le bâtiment pour emprunter les transports publics.»

Cela place Genève sur la 3^e place du podium suisse en termes d'utilisateurs par jour avec 171'000 passages, derrière Berne et Zurich. Pourtant, la Cité de Calvin est 8^e en nombre de voyageurs.

Objectif de 124'000 voyageurs

En dessous de cette mezzanine se trouveront les voies souterraines 11 et 12, mesurant chacune 420 mètres de long. Elles seront surtout dédiées aux grandes lignes en direction de la Suisse. Grâce à la combinaison voies souterraines/tunnels, les CFF estiment que la cadence sera bien plus élevée que si une extension en surface avait été sélectionnée.

Le chantier devrait débuter en 2029-2030 et s'achever d'ici à 2038. Mais de nombreux travaux préparatoires vont encore avoir lieu en amont. Par exemple, le système d'aiguillage de Cornavin va être complètement renouvelé. Sa mise en service nécessitera l'interruption totale de la circulation en gare du samedi 23 novembre à 19h au dimanche 24 novembre à 15h. Des bus de remplacement pour Coppet et Bellegarde seront affrétés.

Pour les deux années à venir, le projet va encore être affiné. «Nous allons préparer près de 1600 fiches détaillant les aspects de ce réaménagement. Cela représente près de deux documents par jour, on a du boulot...» sourit Vincent Ducrot. Dès 2027, la version définitive sera mise à l'enquête pendant trois ans. C'est là que tout se jouera: si des oppositions juridiques sont déposées, la nouvelle gare Cornavin pourrait être inaugurée bien plus tard qu'en 2038.

D'ici quatorze ans, la station devrait donc être en mesure d'accueillir 124'000 voyageurs. Un important travail de réaménagement des places Cornavin et Montbrillant sera aussi entrepris en parallèle (voir encadré).

«On n'a pas assez soigné cette infrastructure»

● Les alentours de Cornavin auront aussi droit à un lifting bien mérité. Depuis 2020, la Ville de Genève affiche son intention de profiter des travaux pour favoriser la marche, le vélo et les transports publics dans les environs immédiats de la gare. «Nous comptons créer une vaste surface piétonnisée sur la place Cornavin et Montbrillant, ainsi que plus de 5000 places de stationnement pour vélos», expose Frédérique Perler, conseillère administrative de la Ville. Son objectif est de créer un lieu «agréable, apaisé au niveau



Pierre Maudet, conseiller d'État genevois chargé des Mobilités

de la circulation».

La piétonnisation devait d'ailleurs commencer dès cette année. Mais Pierre Maudet, conseiller d'État chargé des Mobilités, l'a repoussée sine die. Questionné à ce sujet ce mardi, il a toutefois assuré ne pas vouloir forcément attendre la fin des travaux pour implémenter cette

mesure. Le magistrat indique vouloir travailler sur la qualité de la gare et de ses abords, notamment en dopant l'offre en transports en commun. «Cornavin a une triple vocation. C'est autant un lieu de vie qu'un lieu de départ pour la Suisse et vers l'international. Pendant longtemps, on n'a pas assez soigné cette infrastructure qui est pourtant très révélatrice du rapport à la cité. Avec ces travaux d'aménagement, je souhaite que la gare devienne une couture et non une coupure dans la ville», plaide Pierre Maudet.

Il l'assure, le chantier de la gare Cornavin n'affectera pas trop les cadences ferroviaires grâce à différents travaux d'aménagement réalisés ailleurs dans le canton. «Grâce à la place gagnée sur la ligne Vernier-La Plaine, nous pourrions maintenir une bonne circulation du Léman Express, illustre-t-il. Nous étudions aussi la possibilité de créer des liaisons entre Annemasse et l'aéroport, sans passer par Cornavin.» Normalement, il ne devrait donc pas y avoir de suppression de trains durant la transformation de la gare.