



Gare souterraine de Genève: davantage de trains et trois fois plus d'espace en gare pour les voyageurs

**L'avant-projet de la gare souterraine de Genève est désormais terminé. Il a été présenté à la presse, aujourd'hui 1er octobre 2024, en présence de l'ensemble des partenaires: CFF, Office fédéral des transports (OFT), Canton et Ville de Genève. Avec sa mezzanine souterraine et ses nouveaux passages inférieurs, la nouvelle infrastructure triplera les espaces de cheminement pour la clientèle. Un nouveau quai souterrain à deux voies, de 420 mètres de long, permettra d'accueillir plus de trains. Les travaux, budgétés à deux milliards de francs et d'une durée d'environ neuf ans, devraient commencer au plus tôt en 2030, en fonction de la durée de la procédure.**

© 01.10.2024 | ↻ 01.10.2024 | Texte: SBB/CFF/FFS

Gare frontière, entre la Suisse et le Sud et l'Ouest de l'Europe, située sur l'axe structurant Est-Ouest, la gare principale de Genève est la troisième gare de Suisse en termes de fréquentation après Zurich et Berne. Chaque jour, ce sont en effet 171 000 personnes qui y transitent, la traversent ou en fréquentent les commerces et services. La mise en service du Léman Express, en 2019, a engendré une forte hausse des trains en gare de Genève. Celle-ci accueille désormais près de 800 trains par jour, tous trafics voyageurs confondus (régional, national et international). De nombreux trains, y compris du Léman Express, connaissent d'importantes saturations, essentiellement aux heures de pointe. Aujourd'hui, la gare de Genève atteint ses limites en termes de capacité d'accueil des trains et des personnes et doit donc être agrandie et réaménagée.

Projet inscrit au programme « Léman 2030 », la gare souterraine de Genève permettra de transporter plus de voyageurs pour répondre à l'essor inédit des besoins en déplacement sur l'Arc lémanique et dans le Grand Genève. Le but est d'améliorer l'offre avec la possibilité d'accueillir quatre trains supplémentaires par heure et par sens dès sa mise en service. Cette capacité supplémentaire contribuera, entre autres, à la mise en œuvre de la cadence au quart d'heure entre Genève et La Plaine.

C'est aujourd'hui que les partenaires du projet (CFF, Office fédéral des transports, Canton et Ville de Genève) ont dévoilé l'ensemble des aménagements prévus dans le cadre de ce projet. D'un point de vue purement ferroviaire, les éléments principaux du projet sont la construction de deux voies souterraines. Elles seront reliées au reste du réseau par deux tunnels (un tunnel en direction de Lausanne et l'autre en direction de l'aéroport de Genève-Cointrin). La connexion se fera au niveau du quartier des Nations (Pregny-Chambésy), et au quartier de l'Etang (Vernier). Au total, quelque 6 kilomètres de nouveau tracé ferroviaire en souterrain seront réalisés.

### **Description du projet**

Les voyageurs pourront emprunter les trains transitant par la gare souterraine à partir d'un quai central, entre les deux nouvelles voies. Ce nouveau quai souterrain, d'une longueur de 420 mètres, se situera en partie sous le quai 4 et sous la place de Montbrillant.

Le quai souterrain et ses deux voies seront surplombés d'une grande mezzanine qui permettra à la clientèle de se déplacer confortablement, notamment via deux accès extérieurs côté Montbrillant. En gare, les déplacements seront considérablement améliorés grâce à de nouveaux espaces de circulation (deux nouveaux passages inférieurs créés et un passage inférieur existant élargi) qui viendront faciliter sa traversée et l'accès aux quais.

Élément central de la gare optimisée, le nouveau passage inférieur central, construit dans la continuité du hall historique, disposera de 20 mètres de largeur. Il permettra de transiter de manière facilitée entre la place Cornavin, le tram, le quai souterrain et le Nord de la gare, de même que pour accéder aux trams, trolleys, bus et car qui desservent le principal pôle ferroviaire de Genève.

A l'Est, un nouveau passage inférieur sera également créé pour permettre la traversée de la gare et l'accès aux quais depuis la rue des Alpes. A l'Ouest, le confort des utilisateurs de la gare sera renforcé avec l'élargissement de 11,5 mètres du passage inférieur situé rue de la Servette.

Grâce à cette refonte complète des passages inférieurs et des accès aux quais, la surface dédiée aux déplacements à l'intérieur de la gare sera multipliée par trois, passant de 4 800 m<sup>2</sup> à 14 000 m<sup>2</sup>.

La fonction multimodale du site sera en outre renforcée. Les trois nouveaux passages creusés dans l'infrastructure existante assureront des changements plus rapides et confortables entre les différents modes de transport : bus, tram, vélo, taxi, marche, train.

Le projet de gare souterraine prévoit en outre la rénovation du quai 4, qui accueille notamment les trains TGV en provenance de Paris et à destination de Lausanne. En effet, ce quai sera entièrement démoli et reconstruit pour les besoins du chantier de la gare souterraine ; celui-ci permettra à terme un accès aux trains de plain-pied.

### **Travaux durant la prochaine décennie**

L'avant-projet étant désormais terminé, les prochaines étapes consisteront à élaborer un projet de construction dont l'objectif est d'affiner encore davantage les plans et les coûts. Suivra la procédure d'approbation des plans, qui inclut notamment la mise à l'enquête publique du projet, laquelle pourrait avoir lieu à partir de la fin 2027. La durée de la procédure jusqu'à l'obtention du permis de construire puis son entrée en force dépendra des éventuels oppositions et recours. La mise en service de la gare souterraine est prévue pour 2038.

### **Gare souterraine : l'évolution du projet**

Le projet de gare souterraine est le plus grand chantier ferroviaire à Genève du XXIème siècle. Son budget est aujourd'hui estimé à environ 2 milliards de francs, porté par la Confédération (77%), le Canton de Genève (16%) et la Ville de Genève (7%).

Le projet initial de gare souterraine prévoyait la construction d'un quai souterrain doté de deux voies ainsi que deux tunnels d'accès, dont un à voie unique en direction de l'aéroport. Estimé à 1,6 milliard de francs mais limité en termes de capacité, ce projet a été optimisé ces dernières années par l'ajout d'une voie supplémentaire dans le tunnel côté aéroport ainsi que de passages inférieurs additionnels en gare.

Le projet de la gare souterraine viendra compléter la transformation du bâtiment voyageurs de la gare de Genève, réalisée entre 2010 et 2014, qui avait déjà considérablement amélioré les flux et l'accessibilité de la gare.

Plus d'informations dans [le vidéo Youtube: visite 3D de la gare souterraine](#) et sur [la page du projet CFF: «La gare de Genève prend une nouvelle dimension.»](#)

Avis aux rédactions: les visuels 3D sont à retrouver sur [le mediacorner des CFF](#).