

Les CFF dévoilent les entrailles de la future gare de Genève

INFRASTRUCTURES Après plus de dix ans de réflexions, de débats et d'études, l'avant-projet de l'extension de Cornavin a abouti. Les voyageurs devraient pouvoir y emprunter un quai souterrain, dès 2038 au plus tôt. Le coût des travaux est estimé à 2 milliards de francs

LORÈNE MESOT

✉ @Lorene_Mesot

De l'extension de la gare Cornavin à Genève, on connaissait le prix et les premiers contours. Surtout, on savait qu'il faudrait attendre au moins jusqu'en 2038 pour l'arpenter. Hier, les différents partenaires du projet – les CFF, le canton, la ville et la Confédération – ont détaillé ce qu'on ne connaissait pas encore: les tout premiers plans de la future infrastructure.

Après plus de dix ans de débats et d'études, les différents partenaires sont tombés d'accord. La phase d'avant-projet est terminée. Commence aujourd'hui l'élaboration du projet de construction, qui sera suivie de la procédure d'approbation avec la mise à l'enquête publique fin 2027 ou début 2028. Les travaux devraient commencer en 2030 et durer neuf ans. Du côté des autorités, on veut y croire même si les délais ont déjà été revus plusieurs fois. «Nous souhaitons surtout que, fidèles à leur habitude, les CFF soient ponctuels», a plaisanté Pierre Maudet, le conseiller d'Etat genevois chargé de la Mobilité.

Rendez-vous en 2038

Les CFF, justement, ont évoqué devant la presse un projet «ambitieux», «structurant», «indispensable». A la hauteur des deux enjeux auxquels la gare va impérativement devoir faire face dans les années à venir: l'augmentation de la cadence du trafic ferroviaire avec «des trains au quart d'heure» et la saturation de son espace. La gare de Genève est, en effet, la troisième gare la plus importante de Suisse en matière de fréquentation quotidienne, derrière Zurich et Berne, a détaillé Charles-André Philipona, directeur du programme Léman 2030. Avec 171 000 personnes qui y circulent au quotidien – seule la moitié prend le train, les autres étant



Vue d'artiste du futur espace mezzanine de la gare Cornavin qui donnera accès au quai souterrain. (SBB CFF FFS)

de simples usagers des lieux –, il est devenu compliqué de ne pas se marcher sur les pieds aux heures de pointe.

«On s'assurera que l'offre qui existe aujourd'hui, et qui sera encore développée, sera maintenue»

VINCENT DUCROT, DIRECTEUR DES CFF

Une trentaine de variantes différentes ont été étudiées, a souligné Charles-André Philipona, jonglant entre les chiffres et les modélisations. La solution retenue prévoit la création d'un quai souterrain doté de deux voies longues de 420

mètres. Ce nouveau quai devrait permettre d'accueillir quatre trains supplémentaires par heure et par sens. Les CFF prévoient une augmentation de 40% du trafic voyageurs à Genève après la mise en service.

Les nouvelles voies seront prolongées par deux tunnels, un partant en direction de Lausanne, l'autre en direction de l'aéroport. «Les connexions au réseau se feront au niveau du quartier des Nations et de celui de l'Etang à Vernier», a encore précisé Charles-André Philipona avant de détailler la configuration des lieux.

L'extension souterraine sera située du côté de la place Montbrillant, sous le quai qui accueille actuellement les trains en partance pour la France – lequel sera détruit et reconstruit. Pour remédier à la saturation des flux de personnes, la surface dédiée aux déplacements à l'intérieur de la gare sera

multipliée par trois, détaille encore Charles-André Philipona. Le quai souterrain sera surplombé d'une large mezzanine dotée de deux accès extérieurs côté Montbrillant. A mesure que les images défilent, l'ingénieur de formation loue les espaces, la luminosité et le pragmatisme de la future infrastructure. «Nous y croyons à 200%», appuie Pierre Maudet quelques minutes plus tard.

Encore de nombreuses inconnues

La modernisation de la partie émergée de la gare se fera, elle, dans un second temps, a aussi expliqué le conseiller d'Etat de Libertés et justice sociale. En outre, le projet de la ville de Genève relatif aux pourtours de la gare – un plan directeur de quartier a vu le jour en 2020 – est aussi appelé à évoluer maintenant que l'avant-projet est achevé. «Mais les grands principes vont

demeurer: proposer autour de la gare un espace pratique et agréable, proposer des vastes capacités de vélostations – 5000 places sont prévues –, et offrir des parcours cyclables bien balisés et de fortes surfaces piétonnisées», soutient Frédérique Perler, la conseillère administrative de la ville chargée de la Mobilité.

Quant aux chamboulements engendrés par les neuf ans de travaux, ils sont encore difficiles à quantifier. «Il y aura forcément un impact, notamment pour le quai qui accueille les trains de la SNCF, mais rien ne sera négligé», a tenu à rassurer le directeur des CFF Vincent Ducrot. «On s'assurera que l'offre qui existe aujourd'hui et qui sera encore développée dans les prochaines années sera maintenue.» Il faudra prévoir des perturbations ponctuelles, à l'image de celle que connaîtra prochainement la gare – le trafic sera totalement interrompu du 23 novembre à 17h au 24 à 15h, le temps de laisser les CFF renouveler le système d'aiguillage.

La main au porte-monnaie

Les travaux devraient coûter 2 milliards de francs. Ils seront pris en charge à 77% par la Confédération, à 16% par le canton et à 7% par la ville. Lorsqu'une commune ne veut pas de la solution la plus économique proposée par les CFF, les autorités doivent participer, a justifié Anna Barbara Remund, la sous-directrice de l'Office fédéral des transports.

La première proposition des CFF, il y a plus de 10 ans, prévoyait une extension en surface qui aurait conduit à la destruction d'une partie du quartier des Grottes. Face à la forte opposition – une pétition et une chanson à la clé –, le canton s'était positionné, comme la ville, en faveur d'une extension souterraine. Plus onéreuse, cette solution «préserve le tissu urbain et offre des capacités ferroviaires nettement supérieures», a rappelé Frédérique Perler. Pour tous ceux qui en douteraient, les CFF ont aménagé un pavillon dédié au projet au 12, rue des Gares, dans le quartier de Montbrillant. La population pourra aller y consulter les visuels de la future gare dès la fin de l'année. ■