

## Suisse

## Genève

# L'extension de la gare de Cornavin pourra finalement se faire en sous-sol

**Les CFF épargneront le quartier des Grottes. Le projet coûtera cependant 400 millions de francs de plus**

Olivier Francey

L'extension de la gare de Cornavin se dessine en profondeur. L'expertise indépendante tant attendue a été dévoilée hier. Côte à côte, l'Office fédéral des transports, les CFF, le Canton et la Ville de Genève ont préféré «à l'unanimité» la version souterraine à la version en surface. Laquelle devrait coûter, selon les premières estimations, 1,24 milliard de francs. Si enterrer la gare coûte 400 millions de francs supplémentaires dans un premier temps, les dépenses devraient être à terme équivalentes entre les deux versions, estiment les protagonistes.

Autres avantages: l'ensevelissement de deux voies supplémentaires à l'arrière de la gare et l'indépendance des réseaux - régio-

naux, nationaux et internationaux - devraient permettre à la «nouvelle» gare d'être plus performante en termes de fonctionnalité. Enfin, les 380 habitations situées dans le quartier voisin des Grottes ne sont plus condamnées à disparaître. «Aucun logement ne sera détruit», rassure Rémy Pagni, magistrat municipal chargé des Constructions.

## Décision historique

«Pour une fois, le cœur et la raison sont conjugués», s'enthousiasme Michèle Künzler, conseillère d'Etat chargée de la Mobilité. «On revient de très loin. Il y a trois ans, il n'y avait pas de projet et zéro franc.» Aujourd'hui, le projet pourrait bénéficier de l'appui de fonds fédéraux à hauteur de 790 millions de francs. Mais seulement si l'enveloppe plus large de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) est acceptée par la population suisse, qui devrait «vraisemblablement» se prononcer le 9 février 2014. D'ailleurs, aux yeux de l'édile, «ce n'est pas un projet pour les Genevois, c'est un projet pour la Suisse».

Des propos que confirme Philippe Gauderon, directeur de



L'agrandissement souterrain préservera les logements du quartier des Grottes. O. VOGELSANG

CFF-Infrastructure. «Avec un trafic qui devrait doubler d'ici à 2030, Genève devra absorber près de 100 000 voyageurs.» Et le sous-directeur de l'Office fédéral des transports, Toni Eder, de renchérir:

«L'extension de la gare a un impact au-delà de la Versoix. Ce projet doit répondre à l'amélioration du réseau suisse. L'axe est-ouest entre Saint-Gall et Genève est particulièrement sollicité. C'est donc naturel-

lement que cette extension fait partie des projets prioritaires.» Près de 60% des 6,4 milliards de francs contenus dans le FAIF sont alloués en Suisse romande, ont également rappelé les CFF.

L'annonce de l'extension de la gare en sous-sol résonne évidemment comme une défaite pour les CFF, lesquels défendaient initialement l'extension de la gare en surface. Ne regrettent-ils pas d'avoir omis d'étudier de manière plus exhaustive la possibilité d'une extension souterraine? «Nous n'avons pas de regrets, peine à répondre Philippe Gauderon. A l'époque, la solution la plus économique nous paraissait être la version optimale.»

## Triple victoire

A toute défaite fait écho une victoire. Ou plutôt plusieurs. Celle des parlementaires genevois, qui ont œuvré en coulisses auprès de Doris Leuthard, celle de la Ville et du Canton. Enfin, celle du Collectif 500, qui regroupe notamment les habitants des Grottes. «Je suis content. Très content...» confie, tout sourire, Morten Gisselbaek, son porte-parole et conseiller municipal d'Ensemble à Gauche. Pour autant, pas question de relâcher la pression sur l'ex-régie fédérale. L'association annonce déjà maintenir son initiative populaire en faveur d'une extension souterraine, et ce «tant que son financement n'est pas assuré».