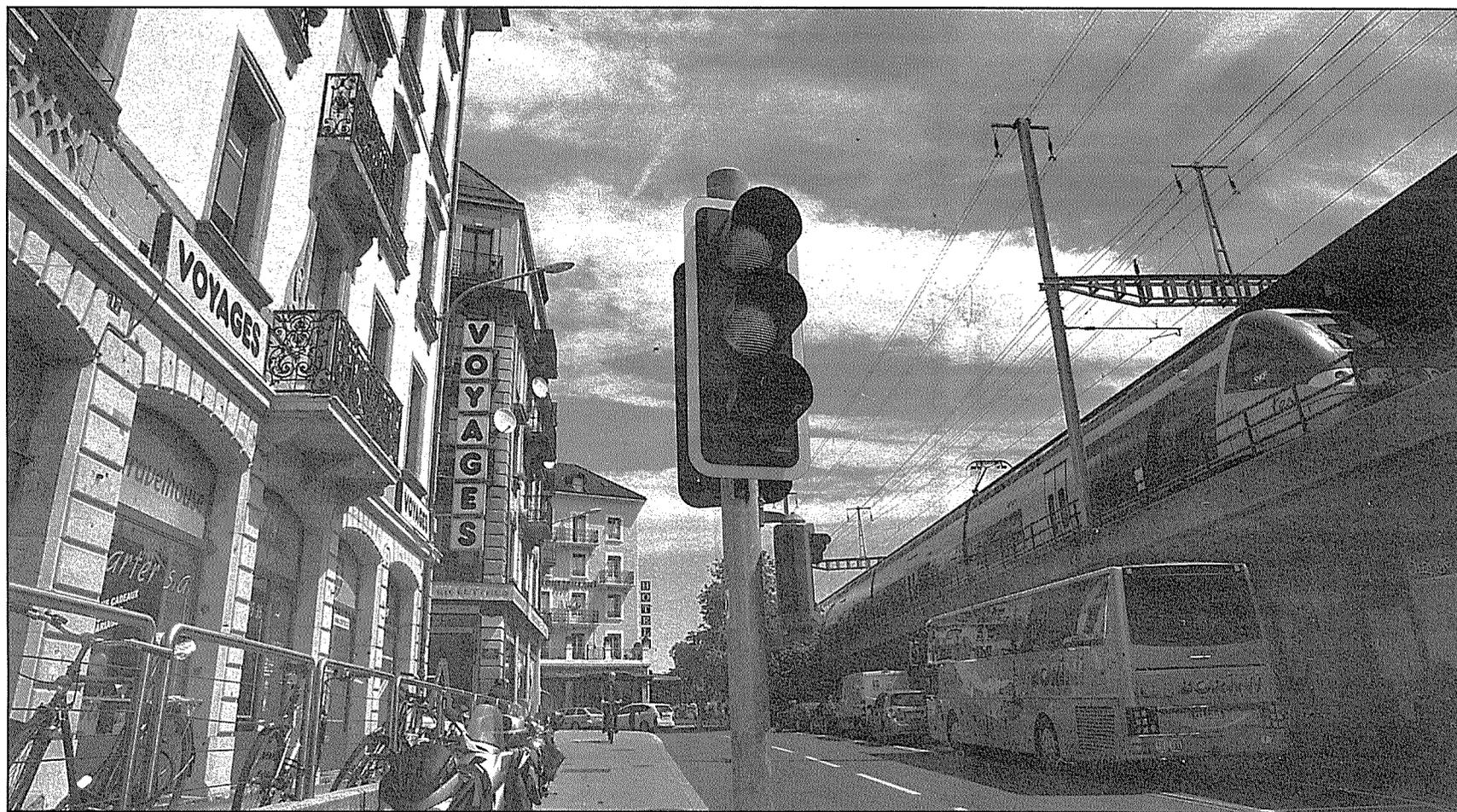


L'avenir de Cornavin se dessine en souterrain

RAIL • Suivant l'avis des experts, autorités genevoises et CFF retiennent l'option d'une extension en sous-sol, meilleure à tous égards. Mais Genève devra trouver 400 millions de francs pour financer les surcoûts.



Dans le projet retenu, la future gare prendrait place sous la plate-forme de départ des trains pour la France (à droite) et la place de Montbrillant (au fond). KEYSTONE

MARIO TOGNI

Les habitants des Grottes peuvent pousser un gros «ouf» de soulagement. La gare Cornavin devrait être agrandie en sous-sol et non en surface comme le proposaient les CFF, condamnant de nombreux logements dans le bas du quartier. Sur la base d'une expertise comparative menée par l'EPFL et les bureaux Citec et Basler&Hoffmann, les partenaires genevoises et fédérales ont unanimement retenu la version souterraine. Ils l'ont annoncé hier lors d'une conférence de presse réunissant le canton, la Ville, l'Office fédéral des transports et les CFF.

«Pour une fois, les choix du cœur et de la raison sont conjugués», se réjouit Michèle Künzler, conseillère d'Etat chargée du Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement (DIME). La variante en sous-sol est jugée meilleure à bien des égards et sa mise en service est possible à l'horizon 2025, condition imposée par la Confédération. Seul hic, non négligeable: Genève devra trouver un financement de 400 millions de francs pour compléter la manne fédérale de 790 millions accordée par les Chambres (lire ci-contre).

L'option souterraine est évaluée par les experts à 1,24 milliard de francs contre 835 millions pour la solution en surface. Avec une marge d'erreur, à ce stade, de plus ou moins 50%. Mais les coûts des deux variantes s'avèrent équivalents à long terme, précisent-ils, compte tenu des développements ultérieurs planifiés dans le programme «Léman 2030».

Mauvaise foi des CFF?

De leur côté, les CFF avaient estimé à 1,7 milliard l'option en sous-sol défendue depuis 2012 par le Collectif 500, qui s'oppose à la destruction du bas des Grottes. Comment expliquer ce fossé de près de 500 millions? La régie fédérale, accusée à l'époque d'avoir sciemment chargé la barque, se défend de toute mauvaise foi: «La solution retenue n'est pas identique à celle du collectif», souligne Philippe Gauderon, chef de CFF Infrastructure.

Panagiotis Tzieropoulos, du laboratoire Litep à l'EPFL, est moins catégorique: «Nous sommes arrivés à une option relativement proche.» L'étude a toutefois porté sur seize variantes souterraines, avant d'éliminer une à une les plus contraignantes. «Notre mission

était de transformer une idée en un projet suffisamment optimisé pour le comparer à celui des CFF», explique le spécialiste.

Au final, l'expertise prône la création de deux voies à 17 mètres de profondeur, dont les rampes d'accès déboucheraient à Sécheron et à Châtelaine, sur la ligne en direction de l'Aéroport. La gare elle-même prendrait place à moitié sous la plate-forme accueillant les trains vers la France et sous la place de Montbrillant, soit sur un axe légèrement décalé de la station actuelle, côté Jura. La réalisation du nouveau quai sous les lignes en service ou sous la place Cornavin, de l'autre côté de la gare, aurait provoqué des perturbations trop importantes du trafic ferroviaire et des transports publics.

Une option plus efficace

Avec la solution choisie, nul besoin de démolir le moindre bâtiment, assure aussi le rapport. Les spécialistes misent sur des techniques déjà éprouvées à Zurich permettant d'excaver sous les immeubles – par les caves – sans impact en surface. Dans le cas d'une seconde extension après 2030, des

trains pourraient ainsi passer sous une partie des habitations du bas des Grottes.

Cette souplesse vis-à-vis des développements futurs est l'un des avantages de la variante souterraine. Mais il est loin d'être le seul. «Ce projet offre de meilleures fonctionnalités», affirme Michèle Künzler. En particulier, il permet une coordination plus efficace des lignes de trains et d'anticiper les cadences renforcées des lignes Lausanne-Genève et du futur réseau RER lié à la mise en service du CEVA.

Le collectif 500, qui déposait lundi son initiative populaire «pour une gare souterraine», a de quoi sourire. «Nous sommes très content de la tournure des événements, réagit son porte-parole Morten Gisselbaek. Mais nous restons vigilants tant que le financement n'est pas assuré et que plusieurs options restent en lice.» A ce stade, la variante des CFF peut encore refaire surface, dans le cas où Genève ne parviendrait pas à réunir les 400 millions manquants. Les partenaires sont convenus de poursuivre l'étude des deux options en parallèle. En attendant, «pas question de retirer notre initiative», conclut Morten Gisselbaek. I

Le défi du financement reste entier

Si tout le monde s'accorde sur les avantages d'une extension souterraine de Cornavin, celle-ci aura un coût. Avec un projet à 1,2 milliard de francs – contre 800 millions pour la variante en surface –, Genève a désormais deux ans pour trouver les 400 millions manquants. Comment? Ville et canton, à l'instar de l'Office fédéral des transports (OFT), restent prudents. Pour l'heure, la première étape se situe encore au niveau fédéral. Le programme de financement des infrastructures (FAIF) voté par les Chambres en juin, qui intègre 790 millions pour Cornavin, doit encore être avalisé par le peuple, probablement en 2014.

Pour le solde, le Grand Conseil sera probablement saisi d'une demande de crédit. Mais il est trop tôt pour l'évaluer. «Nous avons déjà certains crédits de préfinancement ou de cofinancement liés à Loi sur le développement des infrastructures ferroviaires», souligne Michèle Künzler, ministre de la Mobilité. La Ville de Genève pourrait aussi participer à l'effort. «Je l'ai toujours dit, sachant la destruction du quartier nous coûterait quelque 430 millions pour raccommoder le tissu urbain», avance le conseiller administratif Rémy Pagani. Par ailleurs, canton et Ville espèrent encore tirer quelques sous de Berne. En effet, avec la variante souterraine, la Confédération «économise» la réalisation, à terme, de deux sauts-de-mouton – ponts de croisement des lignes – nécessaires avec la solution en surface. «On peut discuter, mais nous ne pouvons garantir aucun remboursement», précise Toni Eder, sous-directeur de l'OFT. Le principe est que les cantons financent les dépassements.» Et Michèle Künzler de conclure, en riant: «Nous ne sommes pas encore tout à fait d'accord!» MTI