

L'essor de la gare de Cornavin sera souterrain

> **Genève** L'expertise indépendante valide l'option en sous-sol

> Les autorités ont deux ans pour financer un surcoût de 400 millions de francs

Marc Moulin

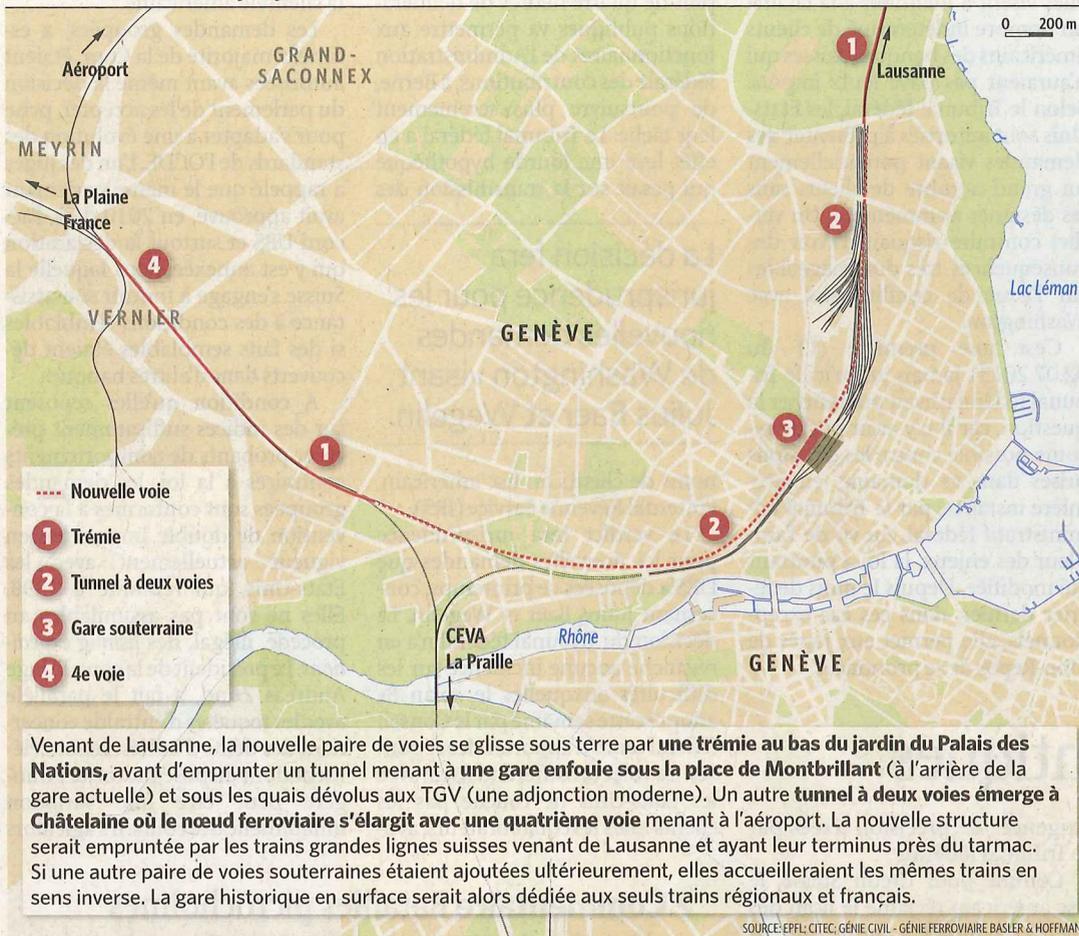
L'agrandissement de la gare centrale de Genève se fera en souterrain, à condition de trouver 400 millions de francs supplémentaires. C'est en substance le message qu'ont délivré vendredi les autorités fédérales et genevoises, en publiant les résultats d'une expertise indépendante qu'elles avaient commandée en décembre dernier.

Honnie localement en raison des destructions qu'elle provoquerait à l'arrière de la gare actuelle, l'option en surface que défendaient les CFF, bien que moins chère, est ainsi dégradée par les commanditaires car elle est jugée moins performante. Mais cette option dévisée à 790 millions de francs (valeur de 2008) n'est pas définitivement écartée. Son grand avantage est de disposer d'un financement quasi assuré puisqu'elle est intégrée dans le projet ferroviaire FAIF – une enveloppe nationale de 6,4 milliards de francs qui a passé la rampe des Chambres en juin, mais qui doit encore recevoir l'aval du peuple lors d'une votation prévue en février prochain.

La variante en sous-sol plébiscitée par les experts revient, elle, à 1,24 milliard et ne dispose donc d'aucune base pour un tiers de son financement. Les parties ont décidé de poursuivre les études sur les deux fronts jusqu'à l'été 2015.

C'est en raison de cet écueil encore possible que le Collectif 500, issu du quartier voisin des Grottes, maintient son initiative cantonale exigeant du canton qu'il fasse tout ce qui est en son pouvoir pour favoriser une gare enterrée, évitant la suppression de 380 logements, selon son décompte. Le texte a été déposé lundi avec une moisson plus que suffisante de signatures,

Vue d'ensemble du projet retenu



prouvant que les Grottes – vieux quartier ouvrier déjà sauvé de la destruction dans les années 1970 – bénéficient d'une sympathie bien plus large que ses murs. Les «risques de procédure», impor-

tants face à un quartier très mobilisé, étaient d'ailleurs l'un des critères d'évaluation de l'expertise.

Mais l'option enfouie ne fait pas qu'enterrer une polémique locale dont les effets auraient pu paraly-

ser l'agrandissement de Cornavin et, potentiellement, nuire à l'essor de tout l'axe ferroviaire crucial qui relie l'est et l'ouest du pays. Le modèle qui a été finalement retenu parmi 16 possibilités permet d'en-

visager d'autres agrandissements à venir. Il serait en effet possible d'agrandir ultérieurement la nouvelle gare souterraine, en la faisant passer de deux à quatre voies. La paire supplémentaire irait se glisser sous le bâti existant, sans nécessiter sa destruction: selon les spécialistes, il est en effet possible de travailler depuis les caves, réquisitionnées et restituées en fin de chantier.

Qui plus est, le tracé choisi offre des fonctionnalités ferroviaires supérieures à la variante en surface. Il permet d'une part d'ajouter une voie à la hauteur du nœud ferroviaire de Châtelaine, ce talon d'Achille du réseau ferré genevois.

L'option enfouie ne fait pas qu'enterrer une polémique locale

Le passage sous terre permet d'éviter de gênants cisaillements de voies en surface et de mieux désenchevêtrer les divers types de trafic, ce qui est favorable du point de vue opérationnel. Avoué en coulisses, l'un des bénéfices espérés est la possibilité de séparer le trafic CFF de celui opéré par la SNCF, «qui n'a pas la même régularité». Le tracé souterrain permet de renoncer à la future construction de deux ouvrages coûteux prévus à moyen terme. Ce point n'est pas sans incidence sur les discussions à venir au sujet du financement du surcoût (lire ci-dessous).

Pour choisir ce tracé souterrain,

les experts ont à la fois planché sur les enjeux de génie civil et sur les développements à venir de l'offre ferroviaire. Ils ont ensuite procédé par élimination, excluant tout d'abord un raccordement du boyau avec les voies se dirigeant vers Lyon et Paris – l'essentiel de ce trafic utilisant Genève comme un terminus. Creuser directement sous la gare historique aurait forcé de la fermer partiellement durant le chantier: impossible. Pas mieux sous la place de Cornavin qui jouxte la façade principale: ce pôle majeur pour les transports privés et publics aurait dû être fermé. La meilleure solution est apparue sous les actuels quais TGV – ajoutés sous forme de viaduc il y a une trentaine d'années – et sous la place de Montbrillant qui serait piétonnisée.

Les variantes en grande profondeur ont succombé à leurs coûts et à des délais de réalisation incompatibles avec l'agenda serré de FAIF, exigeant une mise en service en 2025. Préconisée par le Collectif 500, la connexion avec la future liaison CEVA, en direction de la Haute-Savoie, ne résolvait pas le problème du nœud de Châtelaine. Les risques de procédure sont enfin réduits: les parcelles concernées appartiennent au canton ou à la Ville de Genève, souligne la conseillère d'Etat Michèle Künzler. De cette étude fine découle un devis nettement inférieur à celui jaugé en son temps par les CFF pour une station souterraine (1,7 milliard). «On a trouvé quelque chose de mieux», admet Philippe Gauderon.

Bras de fer financier à venir entre Genève et la Confédération

> L'option en sous-sol anticipe sur les besoins futurs: la Confédération participera-t-elle?

Où trouver les 400 millions de francs qui manquent pour financer la future gare souterraine de Genève? A Berne, la réponse est limpide. «Si les cantons le souhaitent, ils peuvent financer par leurs propres moyens des améliorations, pour autant que les projets se réalisent dans les mêmes délais et avec les mêmes bénéfices», martèle Toni Eder, vice-directeur de

l'Office fédéral des transports (OFT).

Or, les bénéfices de la variante souterraine sont de fait supérieurs. Ce que la ministre genevoise de la Mobilité Michèle Künzler ne manque pas de souligner. «Cette option dispense de construire certains éléments, note l'écologiste. Il existe des possibilités de préfinancement. Il faudra en discuter avec l'OFT.»

Bataille sous la Coupole

Avec la variante en sous-sol, il devient superflu de réaliser des passages dénivelés – des sautemoutons en jargon ferroviaire –

qui permettent à deux voies de se croiser sans s'entrecroiser. De tels équipements, très onéreux, seront incontournables à Châtelaine et Sécheron si, dans la décennie 2030, on établissait des dessertes au quart d'heure en direction de Lausanne et de La Plaine. Mais ce développement de l'offre n'est pas encore inclus dans le paquet ferroviaire FAIF. D'où la prudence fédérale. «Si cette extension future est décidée, on pourra discuter d'un remboursement, mais c'est une possibilité ouverte que l'OFT ne peut pas garantir, réplique Toni Eder. Pour l'heure, il revient au canton d'assumer le surcoût.»

Pour les experts, si la variante en surface s'avère dans un premier temps moins onéreuse, elle se chiffre à l'horizon 2030 à 1,475 milliard de francs. Pour ce même prix, la gare souterraine comptera quatre voies et non pas deux. Tout laisse présager que Genève devra à nouveau se battre sous la Coupole, lors de la priorisation des prochains développements de l'offre ferroviaire.

Berne ne serait pas la seule à faire des économies grâce à une gare enterrée. De son côté, la Ville de Genève estime à 430 millions de francs le coût de la réfection urbaine qu'entraînerait une option

en surface. Il faudrait notamment reprendre le profil des chaussées du secteur pentu sur lequel empièterait un développement à l'horizontale de la gare. La commune avait en son temps promis 100 millions pour éviter la destruction du bas du quartier des Grottes.

Magistrat municipal chargé des constructions, Rémy Paganì reste évasif sur le sujet: «Nous avons deux ans pour trouver une solution.» La première urgence pour les autorités est d'assurer les 800 premiers millions du financement, par une acceptation populaire du projet FAIF l'an prochain. **M. M.**