

Djokovic, grandiose, en finale face à Murray
Page 16



TPG: contrôles et amendes dissuadent les resquilleurs
Page 11



Les Français sont invités à un «Sarkothon»
Page 8



Tribune de Genève

Le média genevois. Depuis 1879 | www.tdg.ch



Week-end

Avec **GuideTV Cinéma**
De nouvelles épreuves diaboliques pour la 24e saison de «Fort Boyard»

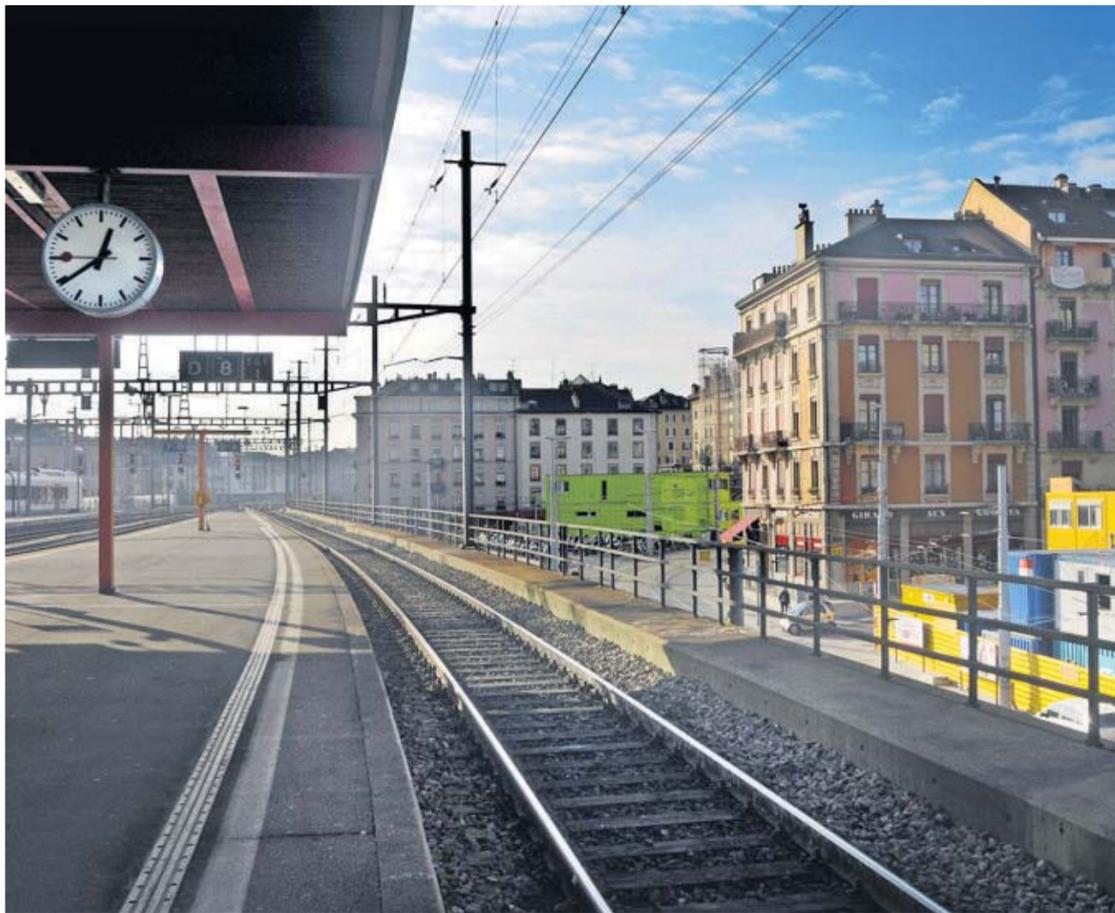
Un accord «historique» sur l'extension de la gare

Cornavin s'étendra en sous-sol - ce qui préservera le quartier des Grottes - pour autant que Genève parvienne à financer le surcoût de l'opération

Incroyable mais vrai: CFF, Office fédéral des transports, Canton et Ville de Genève sont unanimes pour prôner une réalisation souterraine de l'extension de la gare Cornavin. Une expertise indépendante a convaincu les CFF que cette solution est plus opportune que la version en surface qu'ils défendaient dans un premier temps.

L'aménagement de deux nouvelles voies enterrées permettra d'assurer l'indépendance des lignes reliant Cornavin à Lausanne, à la France et au CEVA. Ce projet est compatible avec une future extension supplémentaire de Cornavin, dont le trafic va doubler d'ici à 2030. Il garantit également l'augmentation des cadences des RER. Autre avantage important: le «sauvetage» des 380 logements du quartier des Grottes qui auraient été condamnés par un aménagement en surface.

Reste toutefois une condition à remplir pour Genève: financer le surcoût estimé d'une extension souterraine, soit 400 millions de francs. Des solutions s'esquissent déjà. **Pages 2 et 3**



Les habitants des Grottes jubilent: leur quartier ne sera pas amputé par une extension de Cornavin en surface. S. IUNCKER-GOMEZ

L'éditorial

En voiture, Genève!

Denis Etienne
Rédacteur en chef adjoint



La journée d'hier a commencé par le coup de fil d'un confrère alémanique qui venait s'enquérir de la «Genferer» promise dans la matinée: «Alors, pour votre gare centrale, Genève va présenter des variantes si subtiles qu'on les réalisera peu après la traversée de votre rade?» C'est de l'humour confédéral.

Circulaient ici, mais au rythme omnibus, des bruits qui évoquaient une entente autour d'un projet d'extension en sous-sol de Cornavin. Juste assez pour promettre à l'interlocuteur «ordre et beauté; luxe, calme et volupté». On citait le poète, on n'y croyait pas trop: c'est de l'humour genevois.

Et puis, boum! A peine 10 heures passées, le site tdg.ch annonçait que «les partenaires genevois et fédéraux ont retenu l'extension souterraine de la gare Cornavin». Casquettes basses: l'excentrée, mais pas excentrique, Genève avait non seulement réussi l'exploit de s'entendre entre Ville et Canton, mais aussi à rallier à son projet les instances fédérales.

Les CFF, qui avaient étudié plusieurs variantes d'extension, ont donc été conquis par l'option présentée, qui prévoit une émergence des voies assez lointaine, du côté de Châtelaine. Or, il faut mettre beaucoup de charbon pour que les Chemins de fer fédéraux, omniscients du rail national, se laissent convaincre par des acteurs régionaux.

Une fois n'est guère coutume, un mouvement de quartier, incarné par le Collectif 500, n'a pas simplement pesé sur la pédale du frein, mais a aidé à s'acheminer vers un tracé optimal. Michèle Künzler (Canton) et Rémy Pagan (Ville) étaient tout sourire. L'inédit était qu'ils avaient de bonnes raisons de s'afficher ainsi.

Cerise sur la locomotive, rien n'indique qu'au final, ouvrages à accomplir une fois le train lancé, la facture d'une extension en profondeur sera plus élevée que celle en surface. Et, ce projet retenu, on évitera que des rails ne croquent irrémédiablement une zone qui peut faire battre le cœur de la ville.

Il fait beau quand Genève ne prête pas à rire avec ses trop subtiles confusions. Là, nous sommes bien partis. On laisse les sceptiques sur le quai... et en voiture! **Pages 2 et 3**



Egypte Les pro-Morsi défient l'armée

Les Frères musulmans ont démontré hier leur capacité de mobilisation en rassemblant des dizaines de milliers de partisans prêts à rester dans la rue jusqu'au retour du président destitué. Des affrontements ont eu lieu à la nuit tombée. **Page 9**

Schneider-Ammann Le succès qui redore son blason

La Suisse signe aujourd'hui avec Pékin un accord de libre-échange historique, notre pays étant le premier économiquement développé à conclure un tel partenariat. C'est un succès personnel pour le conseiller fédéral Schneider-Ammann. **Page 7**

L'actu avec vous

Internet L'info genevoise sur www.geneve.tdg.ch

Mobile Les alertes de votre choix sur www.mobile.tdg.ch

Notre envoyé spécial en Suède aux commandes d'un Gripen

La Suède ne lésine pas sur les moyens afin de convaincre les Suisses de doter leur armée de vingt-deux avions de combat Gripen pour remplacer la flotte des Tiger qui ont pris de l'âge. Elle invite régulièrement des politiques, VIP et autres journalistes à tester son Gripen. Spécialiste du dossier, notre correspondant à Berne **Xavier Alonso** a pris son courage à deux mains pour accompagner un pilote d'essai et même prendre le manche à balai au-dessus de la Baltique. Une expérience renversante que notre envoyé spécial dans les cieux suédois nous décrit. Il en a eu le souffle coupé, au sens propre comme au figuré. Le sort du Gripen se jouera sans doute dans les urnes l'an prochain. **Page 6**



Aménagements

Union autour d'une extensi on souterraine de la gare

Le verdict est tombé: les CFF renoncent à étendre Cornavin en surface, épargnant le quartier des Grottes. Le projet coûtera néanmoins 400 millions de francs de plus, pour atteindre 1,24 milliard.

L'essentiel

- **Meilleur projet** A l'unanimité, l'Office fédéral des transports, les CFF, le Canton et la Ville militent pour une extension souterraine de la gare, devisée à 1,24 milliard de francs. Les politiques sont conquis.
- **Prudence** Le Collectif 500, regroupant les habitants des Grottes, ne renonce pas, pour l'instant, à son initiative populaire.
- **Financement** Genève devra payer le surplus de 400 millions de francs. Mais ce ne sera peut-être qu'une avance, que Berne pourrait rembourser.

Olivier Francey

L'extension de la gare Cornavin se dessine donc 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. Celle-ci devrait coûter, selon des premières estimations, 1,24 milliard de francs. Si enterrer la gare coûtera 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 (régionaux, nationaux et internationaux) devraient permettre à la «nouvelle» gare d'être plus performante en termes de fonctionnalités. Enfin, les 380 logements situés au Grottes ne sont plus condamnés à disparaître. «Aucune habitation ne sera détruite», rassure Remy Pagni, magistrat municipal chargé des Constructions.

«Une décision historique»

«Pour une fois, le cœur et la raison sont conjugués», s'enthousiasme Michèle Künzler, la conseillère d'Etat chargée de la Mobilité, qui rappelle que le projet est meilleur et qu'il préserve le bas du quartier. «On arrive 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. Le peuple devrait «raisonnablement» 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».

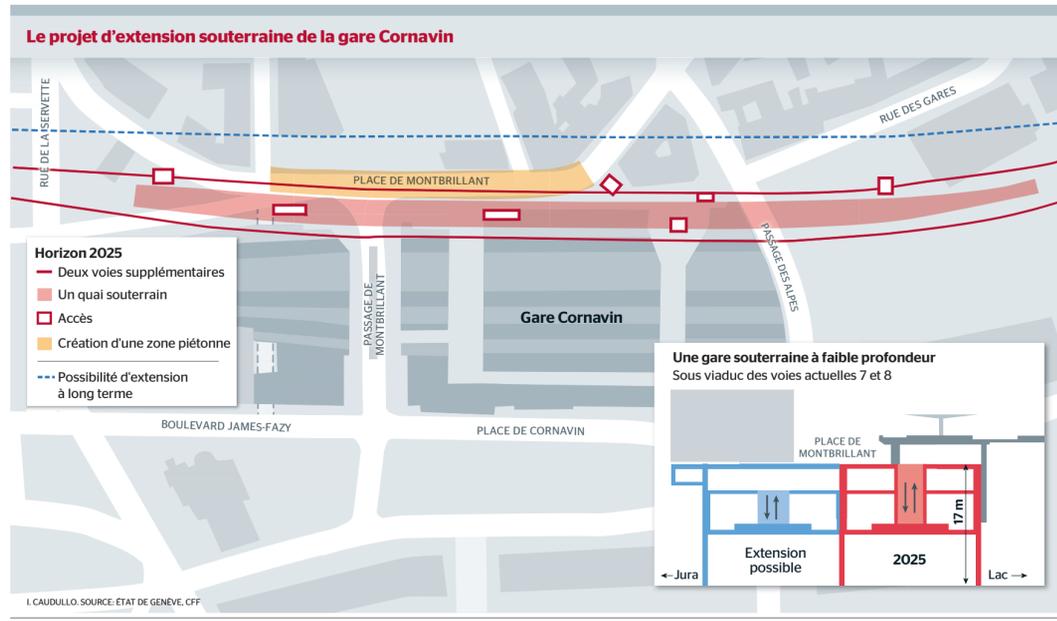
Des propos que confirme Philippe Gauderon, directeur de CFF-Infrastructure. «Avec un trafic qui devrait doubler d'ici à 2030, Genève devra absorber près de 100 000 voyageurs.» Et au sous-directeur de l'Office fédéral de transports, Toni Eder, d'enchérir: «L'extension de la gare a un impact au-delà de 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 naturellement 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.

Une triple victoire

L'annonce de l'extension de la gare en sous-sol résonne évidemment comme une défaite pour les Chemins de fer fédéraux, qui défendaient initialement l'ex-



C'est derrière la gare et sous le pont qui accueille les trains à destination de la France que les deux voies souterraines seront construites. Une zone piétonne doit également voir le jour, place de Montbrillant. STÉVEE IJUNKER-GOMEZ



sion optimale.» A toute défaite fait écho une victoire. Voir plusieurs... Celle des treize parlementaires genevois à Berne qui ont cosigné une lettre à destination de Doris Leuthard, ministre fédérale des Transports, affichant par la même occasion leur unité. Tout comme l'ont été Michèle Künzler pour le Canton et Remy Pagni pour la Ville. Ce dernier n'a d'ailleurs jamais cessé de militer pour la réalisation d'une étude indépendante. A l'époque, l'édile s'était même proposé de prêter 250 millions de francs aux CFF en l'échange de l'abandon de leur projet.

Enfin, victoire 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 ne sera pas assuré». Et pour cause, menacent les CFF: «Si Genève ne réunit pas les 400 millions supplémentaires dans les deux ans, le projet en surface reviendra sur la table.» Faut-il les croire? Tout porte à penser qu'il s'agit plus vraisemblablement d'une posture (lire l'encadré ci-contre). Surtout que le projet souterrain reçoit les faveurs de toutes les parties.

Un meilleur projet

Les avantages de la variante retenue sont multiples, à en croire les experts. «Elle ne coûte pas plus cher à long terme (ndlr: 1,475 milliard de francs), mais surtout elle permet d'envisager des développements futurs, tels que la réalisation de deux voies supplémentaires, toujours en sous-sol, pour accueillir le trafic entre l'aéroport et Lausanne», argumente Jean-Daniel Buri, du bureau d'ingénieurs Citec. Cette extension future pourrait toutefois bénéficier d'une nouvelle manne fédérale, selon Toni Eder.

Les cadences devraient également augmenter. Dès 2017, les RER entre Coppet et Lancy-Pont-Rouge circuleront toutes les quinze minutes, avant que la cadence ne soit étendue aux trains circulant sur la liaison CEVA. Par ailleurs, 40 trains par heure seront au départ de Cornavin d'ici à 2025, contre 30 actuellement.

D'autre part, le projet retenu évite la réalisation de deux sauts-de-mouton à Châtelaine et Sécheron (voies passant l'une sous l'autre) à 500 millions de francs qui auraient impliqués le projet en surface. Enfin, la création d'un espace piéton, place de Montbrillant, est avancée par les autorités. Début des travaux: 2020 pour une durée de six ans.



De gauche à droite: Michèle Künzler, conseillère d'Etat, Remy Pagni, conseiller administratif, les ingénieurs R. Bächli (Basler & Hoffmann) et J.-D. Buri (Citec).

Notre dossier sur la nouvelle gare CFF de Cornavin
www.cornavin.tdg.ch/

Lire l'éditorial en page une: «En voiture, Genève!»

Comment Genève va négocier 400 millions

Genève devra payer le surcoût de la gare souterraine. Mais cet argent pourrait être en bonne partie remboursé. L'accord politique est large

Christian Bernet

Genève, Berne et les CFF ont donc fait leur choix. Ce sera une gare souterraine. Reste maintenant à parler d'argent. Car le projet retenu coûte 1,2 milliard de francs, soit 400 millions de plus que l'extension



Jacques Jeannerat
Directeur de la Chambre de commerce et d'industrie, député PLR



Yves Nidegger
Conseiller national UDC

en surface que les CFF ont d'abord proposée. Or, la Confédération ne paiera que 800 millions. Le calcul est simple: il reste 400 millions à payer, que Genève doit mettre sur la table.

Toutefois, les choses ne sont pas si simples. Genève pourrait réduire le montant de sa facture en négociant avec Berne un préfinancement. Il se contenterait alors d'avancer de l'argent, comme nous le verrons plus loin.

Il faut d'abord s'assurer que le contexte politique soit apaisé. Car, comme le dit le député PDC Guy Mettan: «On trouve toujours une solution aux questions d'argent s'il y a un accord politique.» Cela semble être le cas.

Le projet souterrain

Prix 1,24 milliard de francs, financé à hauteur de 790 millions par la Confédération et sous réserve d'un vote favorable de la population suisse, «vraisemblablement» en février 2014.

Le Canton a deux ans pour trouver les 400 millions supplémentaires. Avantages Aucun logement ne sera détruit, selon les autorités. Les coûts entre une version en surface et en sous-sol sont «quasi identiques à long terme». D'autre part, la création de deux nouvelles voies supplémentaires est compatible avec une extension future. Enfin, les trois lignes (au départ de Cornavin reliant Lausanne, la France et le CEVA) seront indépendantes.

Cadences Dès 2017, les RER entre Coppet et Lancy-Pont-Rouge circuleront toutes les quinze minutes, avant que la cadence ne soit étendue aux trains circulant sur la liaison CEVA. Par ailleurs, 40 trains par heure seront au départ de Cornavin d'ici à 2025, contre 30 actuellement.

Durée des travaux Les études doivent commencer immédiatement, pour déboucher sur une approbation des plans en 2017 et ce, jusqu'à la fin 2019. D'une durée totale de six années, les travaux débuteront en 2020 pour se clore en 2025, date prévue d'ouverture de la nouvelle gare souterraine de Cornavin.

Directeur de la Chambre de commerce et d'industrie, Jacques Jeannerat, député PLR, accueille avec satisfaction les résultats de l'étude: «Nous devons moderniser notre gare. Si les CFF sont convaincus et qu'il n'y aura pas besoin de faire d'autres travaux dans vingt ans, allons de l'avant! Ces 400 millions seront amortis sur le long terme, ce n'est pas la mer à boire. Surtout s'il s'agit de préfinancement.»

Guy Mettan est aussi satisfait: «Il faut maintenant que l'Etat et la Ville négocient. Cette dernière doit faire un effort. Si la variante en surface avait été choisie, elle aurait dû payer les aménagements, soit 430 millions. Aujourd'hui, elle évite cette dépense et, en plus, elle pourra valoriser ses terrains aux Grottes.»

Son de cloche identique de l'UDC Yves Nidegger: «Le Canton est pauvre, la Ville est riche, à elle de payer.» Pour le reste, il s'aligne sur la position de la section de la Ville, enthousiasmée par la variante choisie. Au MCG, même satisfaction: «Il faut préserver les vieux quartiers», déclare Roger Goley. Avec cette variante, nous évitons un énorme chantier en surface. Il faut investir.»

Avec ces déclarations positives à droite, nul doute qu'une majorité politique se dessine. La gauche et les Verts sont acquis au projet en souterrain.

Pas d'argent à fonds perdus

Reste à convaincre la Confédération de faire un effort. Genève a de bons arguments. Si la variante en surface avait été choisie, les CFF auraient dû dépenser 500 millions de plus en 2030 pour construire deux sauts-de-mouton. Ce ne sera pas nécessaire avec la variante choisie car elle est meilleure en termes d'exploitation des trains. A long terme, les deux variantes coûtent donc le même prix.

L'effort financier que Genève s'approprie à faire correspond donc à une dépense que Berne aurait dû faire dans vingt ans. Le Canton espère donc se

contenter d'un préfinancement. Il espère donc glisser cette dépense dans le deuxième paquet du financement des infrastructures (projet FAIF), prévu pour 2018. «Nous sommes assez confiants, car 300 millions ont déjà été mis dans le pipeline pour financer le saut-de-mouton de Châtelaine, désormais plus nécessaire», indique David Favre, secrétaire général adjoint au Département de la mobilité. Ce dernier se veut optimiste. «Il y a de bonnes chances pour que Genève n'ait pas à mettre de l'argent à fonds perdus, mais puisse se contenter d'un préfinancement.»

Ce système est déjà pratiqué. Zurich en a été un précurseur. Il a avancé il y a vingt ans 700 millions pour l'extension de sa gare. Genève le fait pour des sommes plus modestes. Les discussions entre Genève et Berne vont toutefois dépendre des devis définitifs, pas attendus avant une année. D'ici là, ils peuvent encore varier. Toutefois, la question du financement doit être réglée d'ici deux ans.

Par ailleurs, l'initiative lancée par le Collectif 500 en faveur d'une gare souterraine subsiste. Elle va être maintenue, histoire de conserver la pression sur la classe politique.

Comparaisons

A quoi correspond une somme de 400 millions de francs? Voici quelques investissements récemment consentis par le Canton, en guise de comparaison. La reconstruction de l'usine d'incinération des Cheneviers: 255 millions. Le nouveau bâtiment des lits à l'Hôpital cantonal: 254 millions. Le nouveau dépôt de tram «En Chardon»: 330 millions. Le CEVA (liaison ferroviaire Cornavin-Annamasse): 1,5 milliard, dont 650 millions à la charge du Canton.

«On ne rase pas les Grottes»

Alp-Rail, l'association qui a milité pour la réalisation du CEVA, exprime sa satisfaction à la suite des résultats de l'étude: «Le projet retenu permet de sauvegarder le quartier des Grottes tout en ménageant les possibilités d'extension futures pour un montant équivalent à long terme au projet d'extension en surface.» L'association souhaite désormais «une mise en œuvre rapide du projet et soutiendra toute initiative dans ce sens.» Elle rappelle que le vote du crédit par les Chambres fédérales «étant acquis depuis juin, plus rien ne s'oppose à l'agrandissement de Cornavin.»

L'UDC, section Ville de Genève, a été le premier parti à réagir pour exprimer sa satisfaction: «L'extension souterraine ne coûtera pas, et de loin, aussi cher qu'annoncé par les CFF», qui l'estimaient 500 millions plus cher. «Il y a de quoi s'interroger sur la qualité des études et des budgets préparés par les CFF...» Il ajoute qu'une gare souterraine «s'avère nettement plus performante. Elle ne démolit pas les Grottes et inclut dans ses plans une seconde étape pour de futurs besoins prévisibles.»

«C'est une excellente nouvelle», commentent les Verts. «La variante

retenue offrira une capacité d'accueil des trains largement supérieure à la variante en surface.» Le parti «défendra l'option d'un référendum facultatif, ainsi que la Constitution le permet, afin de légitimer le projet d'extension et son financement par un vote populaire». Il ne manque pas de rappeler que sa ministre Michèle Künzler «a joué un rôle de premier plan pour obtenir une expertise comparative.»

Le Parti socialiste se dit «très heureux»: «La ferveur populaire, que l'initiative du Collectif 500 a rencontrée et soutenue par le PS démontre une vraie union chez les Genevois dans leur volonté sur le type d'extension de la gare. Les 400 millions manquants représentent une somme raisonnable au vu de l'investissement essentiel que représente cette extension pour l'avenir de Genève.»

L'ATE (Association transports et environnement) estime que la version souterraine présente des avantages techniques indéniables permettant de rajouter à l'avenir d'autres voies en souterrain. Elle se réjouit de voir se réaliser un projet ambitieux et fédérateur pour Genève, porté par un large front de la société civile». C.B.