

## Éditorial - Quand notre train prend de l'avance

Genève décide de voir large dans l'extension de Cornavin et de ses accès. Historiquement, le minimalisme et la procrastination ne lui ont pas réussi.



OPINION [Marc Moulin](#)  
Publié aujourd'hui à 18h58  
0 commentaires

Genève profite d'une aubaine venue de Berne pour s'offrir une version confortable de l'extension de sa gare centrale. L'accord que la «Tribune de Genève» révèle aujourd'hui est une bonne nouvelle pour les tenants d'une poursuite de l'essor ferroviaire du canton. Le plan révisé qui a été décidé permet en effet un tel développement, évite aux nuisances de s'éterniser et réduit sans doute les coûts par rapport à une démarche des petits pas.

Après le CEVA, inauguré en 2019, Genève s'embarquera dans un autre gros chantier ferroviaire dès 2026. Une boulimie de rail, penseront certains. Mais on y verra plutôt un indispensable rattrapage. Pour rappel, le raccordement des réseaux suisses et savoyards, fraîchement matérialisé, avait fait l'objet d'un accord de principe en 1881 et de concrétisation en 1912. On parlait alors d'un budget de 24 millions de francs. La note a atteint 1 milliard et 567 millions de francs aux prix de la construction en 2008.

Procrastiner coûte donc cher. On ne saurait donc déplorer que, cette fois, Genève prenne un coup d'avance en misant d'emblée sur le long terme avec un tunnel à deux voies entre la future gare souterraine et Châtelaine, quartier en plein boom qui pourra sans doute recevoir une halte.

Quant à la station en sous-sol de Cornavin, comment la juger pharaonique avec ses deux voies? Zurich compte déjà trois ouvrages de ce type totalisant dix voies, qui s'ajoutent à seize autres en surface. Jumelle alémanique de Genève, Bâle possède 20 voies dans sa gare centrale et planifie aussi de gros travaux souterrains. Avec les neuf voies à quai qu'elle comptera en 2034, Cornavin n'aura rien d'extravagant. D'ici là, il y aura des écueils à surmonter et des nuisances à subir, mais le jeu en vaut la chandelle.

## Un accord scelle la saga de la gare souterraine

Genève et Berne passent un arrangement financier sur un plan qui assure l'essor ferroviaire de la région et facilite une halte à Châtelaine.



[Marc Moulin](#)

Publié aujourd'hui à 18h59

3 commentaires

3



Image de synthèse de l'entrée de la gare Cornavin.

GUILLERMO VASQUEZ CONSUEGRA, FREI REZAKHANLOU

Genève se prépare à un chantier de huit ans, plus cher que le CEVA. Dévoilé à huis clos mardi soir à des élus du Canton et de la Ville de Genève, le projet révisé de la gare souterraine de Cornavin promet d'éviter des travaux à répétition tout en permettant la poursuite de l'essor ferroviaire de la région et notamment une nouvelle halte à Châtelaine. La «Tribune de Genève» vous en livre les détails.

La retouche majeure porte sur la mise à deux voies, au lieu d'une seule, du tunnel qui raccordera l'aéroport à la future gare souterraine – un quai central à deux voies, niché 17 mètres sous la place de Montbrillant. La révision a un gros coût, adouci par un accord. On revient donc au plan initial d'un tunnel bidirectionnel, abandonné pour cause d'économies. Pour comprendre cette volte-face, il faut rembobiner le film.

**Bras de fer impitoyable**

Un flash-back d'une dizaine d'années. Alors que le chantier CEVA démarre, on comprend que le Léman Express achèvera de surcharger une gare Cornavin étriquée. Pour y faire passer plus de trains par la suite, il faudra créer de la place. Les CFF proposent un agrandissement en surface qui implique de démolir le bas du quartier des Grottes. Tollé, émoi, initiative populaire. Un premier accord est conclu: si les Genevois veulent une gare souterraine pour sauver ce quartier, qu'ils assument le surcoût. Berne ne paiera que le prix d'une gare en surface.

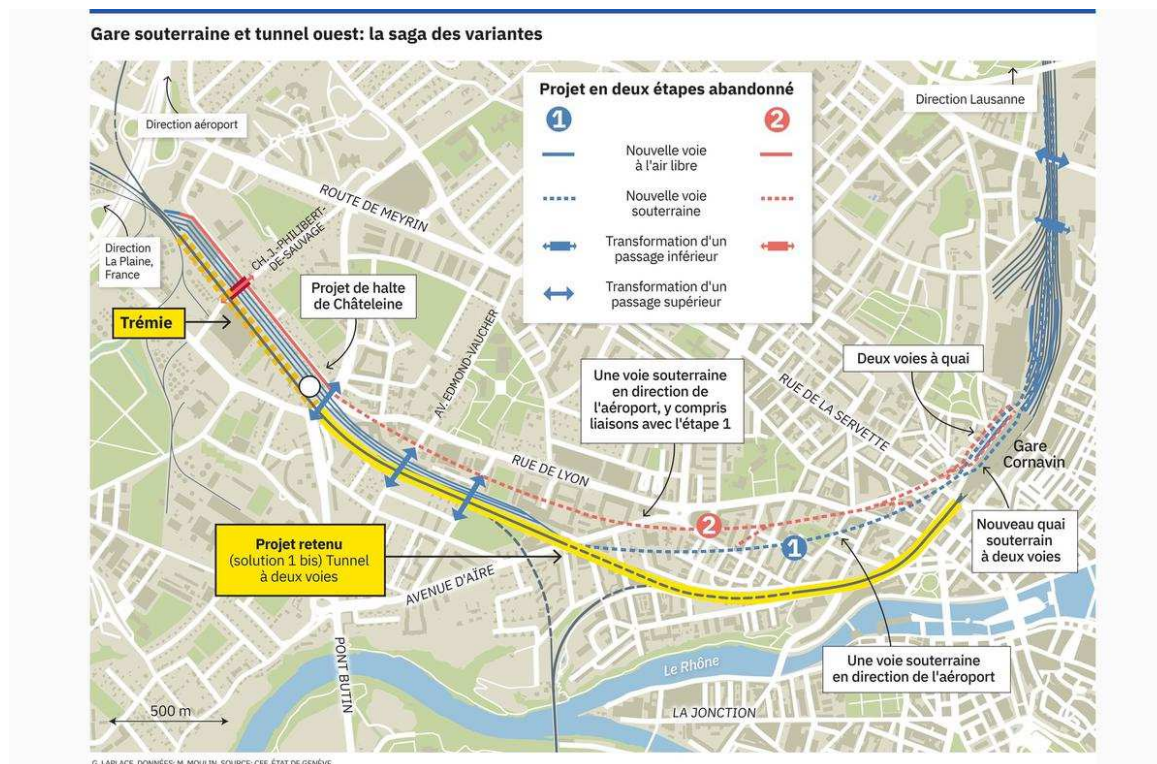
Le Canton obtient un bémol crucial: l'option en sous-sol permet aux trains d'éviter en tunnel le fouillis d'aiguillages situé de part et d'autre de la gare et offre ainsi plus de capacité que l'extension en surface. Si ce bonus devait un jour être jugé utile à Berne, la capitale devrait dédommager Genève à hauteur des économies que la gare enterrée lui aura offertes.

Mais pas question pour la Confédération d'avancer la somme. Assaillie de pharaoniques demandes ferroviaires des cantons, Berne a pour credo de ne financer que les infrastructures strictement nécessaires pour les hausses d'offre qu'elle a approuvées. Cette attitude lui vaut parfois la critique d'une vision à court terme, mais c'est selon elle la seule façon de répartir au plus juste l'argent disponible.

### **Mini-tunnel**

À cette époque, on négocie la hausse des prestations prévue pour 2025. Pour faire circuler ces deux ou trois trains supplémentaires par heure et par sens, une voie unique suffit entre la gare souterraine et l'aéroport. Si Genève veut voir plus large, ce sera pour sa pomme. Or les devis de la version bidirectionnelle menacent d'excéder les 2 milliards, dont une bonne moitié à la charge des Genevois.

Va donc pour un mini-tunnel! En 2016 sont votées les participations genevoises, soit 120 millions de francs pour la Ville, près de 460 pour le Canton alors que Berne endosse un gros milliard, soit le prix révisé à la hausse du projet abandonné de gare en surface.



## Rabotage risqué

Si ce choix préservait un peu les finances locales, les initiés y voyaient un gros risque à moyen terme. Imaginons qu'on veuille ajouter d'autres trains vers 2040: il faudrait creuser un autre tube, parallèle au premier, pour rallier l'aéroport. Deux chantiers de suite sur le même axe! C'est d'abord bien plus cher que de tout faire en une fois. Et c'est surtout une émeute garantie des riverains, des Délices à Châteleine.

En clair, l'extension minimaliste, telle que votée en 2016, risquait d'être la dernière pour très longtemps. Voilà pourquoi le Canton a rouvert le dossier en 2019, après l'arrivée de Serge Dal Busco au Département des infrastructures.

L'an dernier, les partenaires du projet ont jeté leur dévolu sur ce qu'ils nomment la «solution 1 bis»: remis à double voie, le tunnel occidental suit le faisceau ferroviaire actuel, évitant de passer par les quartiers habités, et émerge par une rampe (ou trémie), entre le carrefour de l'Écu et le chemin De-Sauvage. On peut y caser non seulement les trains allant à l'aéroport mais aussi ceux qui en reviennent. Quant au coût, un accord financier sauve la mise pour Genève (*voir ci-contre*).

## Des atouts multiples

Au terme d'une renégociation qui a retardé de deux ans le chantier, quels sont les atouts du plan révisé? Le plus évident, c'est que **les capacités d'accueil de**

**la gare Cornavin, y compris son accès ouest, semblent durablement garanties**, au moins jusqu'à un horizon portant dans les années 2060. Selon les CFF, la capacité des deux voies souterraines – poussée au maximum – atteindrait 24 trains par heure, soit l'arrivée d'un train dans chaque sens toutes les cinq minutes.

Voilà de quoi libérer la gare actuelle au profit du trafic local ou international. C'est un avantage pour le projet cantonal de **diamétrale ferroviaire**, une extension du Léman Express avec une branche reliant Lancy Pont-Rouge à la ZIPLO et Bernex (voire un jour Saint-Julien) et une autre qui, de Cornavin, grimperait aux Nations, à l'aéroport, Meyrin et la ZIMEYSA. Le projet se chiffre en milliards, mais il devient plus digeste s'il ne nécessite pas de retoucher Cornavin. En attendant, l'oxygène donné à la gare centrale et ses accès permettraient d'envisager une nouvelle ligne du Léman Express reliant le Mandement à la Rive gauche.

Divisée en deux étages, **la gare est plus résiliente en cas d'incident**: si un niveau est sinistré, l'autre peut prendre le relais – un bon point, après Tolochenaz. Évitant de passer sous les zones bâties, **le tracé ménage mieux les riverains**, surtout comme il se bâtit en une fois.

### **Début des travaux en 2026**

En prime, le nouveau tracé élargit le «nœud de Châtelaine», un goulet notoire du réseau local. Il y facilite l'insertion d'une halte à la hauteur du pont de l'Écu, amoindrissant son coût à environ 50 millions, après qu'elle a été disqualifiée de la course aux financements fédéraux par son prix excédant 100 millions. Genève pourrait dès lors envisager de réaliser la **halte de Châtelaine** pendant le chantier principal.

Le tout ne risque-t-il pas de rejeter les problèmes d'engorgement dans le terminus que constitue la gare de l'aéroport? Selon les CFF, il n'y a aucun souci, moyennant une révision de certains plans de roulement. Le Canton ajoute qu'on pourrait à terme envisager de créer une zone de rebroussement à l'arrière de la station.

Et la suite? Le projet sera mis à l'enquête publique en 2024. Les travaux seront lancés en 2026 – sur 5,5 km du Jardin botanique à Vernier – pour une mise en service en 2034. Des chantiers préparatoires sont déjà en cours à l'est de Cornavin depuis 2019.

### **Un magot qui tombe à pic**

Réviser un projet à la hausse, ça coûte. L'élargissement du tunnel ouest grossit la facture et, comme il n'est pas indispensable aux développements d'offre successivement approuvés (pour 2025 et 2035), Berne laissera ce surcoût aux Genevois. Mais ceux-ci ont largement de quoi se refaire, grâce à un ouvrage qui, lui, ne se fera... jamais! Explications.

Le jargon technique appelle ça joliment un saut-de-mouton. C'est un viaduc permettant à des voies ferrées de se croiser sur des niveaux séparés, sans se gêner. Or si on avait opté au tout début pour une gare agrandie en surface, un tel ouvrage aurait dû être bâti à Sécheron pour faire passer le nombre de trains prévus en 2035, étape adoptée depuis lors. Mais la gare enterrée – dont le surcoût incombe à Genève – rend le saut-de-mouton superflu et permet donc une économie à Berne. Son prix hypothétique a été calculé.

«L'Office fédéral des transports a pris acte de cette étude et admet que le projet de gare souterraine permet d'éviter un investissement ultérieur de 355 millions de francs, indique Florence Pictet, porte-parole. Il propose par conséquent d'augmenter sa participation financière dans le projet à concurrence d'un montant équivalent.» En clair, Berne paie pour les frais que la gare souterraine lui évite. Un rapport soumettra cette évolution aux Chambres l'an prochain. C'est à elles que reviendra le dernier mot.

De leur côté, les Exécutifs genevois pourraient certes récupérer ce pactole pour adoucir leur investissement initial dans l'extension de Cornavin. Mais leur choix politique est de le réinjecter en partie dans le tunnel de Châtelaine, dont le surcoût (272 millions) est réparti entre le Canton (80%) et la Ville (20%).

«Nous avons là une solution pour que Genève puisse continuer à développer son réseau ferroviaire, en répondant au succès déjà visible du Léman Express et en desservant à l'avenir de nouveaux pôles urbains et d'activités, sans devoir ouvrir un second chantier à Cornavin après celui de la gare souterraine, justifie Serge Dal Busco, président du Conseil d'État. Nous sommes parfaitement alignés avec Berne. Sur le plan cantonal, on reste dans le cadre du budget voté: on passe même 98 millions de francs en dessous!»

Autrement dit, la révision du projet ne fera pas l'objet d'un projet de loi soumis au parlement et ne court donc pas le risque d'un référendum. Les députés devront en revanche se prononcer si la halte de Châtelaine s'y ajoute.

Dans le nouveau budget, la Ville de Genève, elle, voit en revanche sa participation grimper de quelque 13 millions de francs. «Nous attendrons les chiffres définitifs pour demander un crédit supplémentaire au Conseil municipal, explique Frédérique Perler, maire. Mais nous pouvons justifier cette hausse: elle est liée à des commandes complémentaires pour améliorer les

aménagements urbains autour de la gare. Et la solution trouvée préserve le quartier d'un second chantier d'extension!»

Chargée de réaménager le pourtour de Cornavin, la Ville a en effet demandé des facilités supplémentaires pour franchir le faisceau ferroviaire qui scinde le quartier. Les plans révisés incluent de nouvelles circulations au sein même de la gare, des franchissements élargis au bas de la rue de la Servette et au passage des Alpes, avec de nouveaux accès aux quais. Les mesures urbanistiques engendrent un surcoût conséquent (136 millions). Berne se charge du gros de la facture pour ce qui est de l'intérieur de la gare, le Canton donne un coup de pouce à la Ville s'agissant de l'extérieur.

D'autres négociations expliquent l'évolution du devis global. Il a notamment été établi que la réfection des aiguillages en entrée de gare et de leur commande aurait dû se faire, extension ou pas. Les budgets fédéraux d'entretien courant assumeront cette tâche à 98 millions, extirpée du compte de la gare souterraine. Laquelle ne rend pas non plus nécessaire, comme on l'avait cru, de détruire et rebâtir le pont de l'avenue de la Paix qui franchit les rails: la Ville le rénovera à son compte.

Le budget de l'extension de Cornavin – tunnel élargi compris – affiche désormais, hors taxes, un total de 1829 millions de francs – davantage que le CEVA. Berne assume trois gros quarts de la somme (1386 millions, un sacré bond par rapport aux 800 millions alloués à la base), le Canton 17% (319 millions) et la Ville près de 7% (124 millions).

Les commissions parlementaires des Travaux et des Transports ont bien accueilli le projet mardi soir, selon plusieurs sources. «C'est une excellente nouvelle pour Genève et sa région, réagit Thomas Wenger (PS). Financé en grande partie par la Confédération, le projet permet au Canton d'économiser près de 100 millions et, en concentrant l'agrandissement de Cornavin sur un seul chantier, évite des nuisances importantes. L'offre qu'il permet promet d'être performante et compétitive par rapport à la voiture.»

Actuellement, cinq trains par heure et par sens relient l'aéroport et Genève au reste de la Suisse. Le saut d'offre espéré en 2025 – voté par le peuple en 2014 avec le paquet ferroviaire FAIF – prévoyait d'en ajouter trois. Mais cette amélioration ne pourra se concrétiser qu'avec la mise en service de l'extension de Cornavin, désormais envisagée en 2034. Quant au nouvel essor des prestations prévu l'année suivante, il prévoit de relier Genève au reste de la Suisse avec 11 trains grandes lignes par heure (et autant en sens inverse), dont 9 desserviraient l'aéroport. Voici le détail:

**De et vers Genève-Aéroport et Cornavin, un train par heure et par sens de et vers...**

IC 1: **Constance** ou Romanshorn (via Lausanne, Berne et Zurich)

IC 51: **Bâle** (via Bienne, sans arrêt à Lausanne)

IC 11: **Lucerne** (via Lausanne, Fribourg et Berne)

**De et vers Genève-Aéroport et Cornavin, deux trains par heure et par sens de et vers...**

IC 5: **Saint-Gall** ou St-Margrethen (via Lausanne, Neuchâtel, et Zurich)

IC 9: **Brigue** (via Nyon, Lausanne et Sion)

IR 95: **Saint-Maurice** (multiples arrêts, via Nyon, Lausanne, etc.)

**Un train par heure entre Annemasse/Cornavin et...**

IR 18: **Berne** (multiples arrêts, via Nyon, Lausanne, etc.)

IR 98: **Aigle** (multiples arrêts, via Nyon, Lausanne, etc.)

En **trafic régional**, le Léman Express adopte une cadence au quart d'heure entre La Plaine et Cornavin, comme c'est le cas entre Coppet et Annemasse.