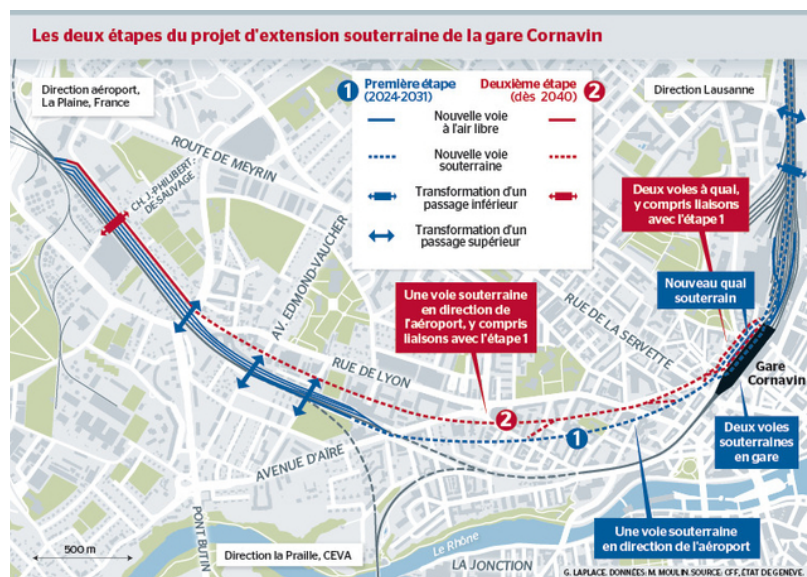


# La gare Cornavin bridée dans ses futures extensions

**Gare souterraine** Selon un rapport, les économies faites sur le projet de gare en sous-sol compliquent les agrandissements prévus pour 2040.



Cliquer pour agrandir l'image

La gare souterraine de Cornavin sera difficile à agrandir en raison des options prises aujourd'hui. C'est la crainte qui ressort d'un rapport technique, transmis aux députés appelés à étudier le crédit de 425 millions que le Canton doit injecter dans le chantier. Le Conseil municipal de la ville juge, lui, une enveloppe de 120 millions. Les deux assemblées doivent les voter d'ici à la fin de l'année. Sinon, Berne relancera le projet d'extension en surface, destructeur pour Les Grottes.

La gare de Cornavin arrivera au maximum de ses capacités avec la mise en service du CEVA en 2019. Berne, le Canton et la Ville ont convenu en décembre d'un projet de gare souterraine à deux voies, devisé à 1,652 milliard de francs et qui devrait être bâti entre 2024 et 2031. La Confédération, qui paie les deux tiers, pourrait restituer en 2019 les montants attendus du Canton et de la Ville, en fonction d'une décision des Chambres sur l'essor du trafic.

## Un demi-milliard en moins

La facture est lourde. Mais moins que le devis de 2,1 milliards jaugé par une analyse en 2014. Selon l'Office fédéral des transports (OFT), il a fallu procéder à des adaptations, «nécessaires» en raison des sommes dont les partenaires genevois et fédéraux disposaient. On a raboté des éléments qui n'étaient pas indispensables à la hausse de l'offre prévue pour l'horizon 2025. Selon le Canton, le plan convenu parvient même à absorber les renforcements souhaités pour 2030. Parmi les changements, on dotera d'une voie au lieu de deux le tunnel, abrégé de 400 mètres, entre la gare souterraine et Châtelaine. Dans ce secteur, on a aussi renoncé à élargir le tronçon ferré existant à 4 voies en laissant la place pour y créer un jour une halte, au viaduc de l'Ecu.

Ces choix ne sont pas sans conséquence pour l'avenir ferroviaire du

Par Marc Moulin [Mis à jour à 06h00](#)

## Articles en relation

### Des millions doivent être injectés dans le rail

**Chantiers ferroviaires** Pour agrandir la gare de Cornavin, le Conseil d'Etat demande aux députés «le plus gros investissement de la législature». [Plus...](#)

Par Marc Moulin [04.05.2016](#)

### Rodolphe Weibel: Le problème de capacité n'est pas à Cornavin, il est à l'Aéroport

**La revue des blogs** Faites un détour par les blogs: >Demir Sönmez flashe, Charly Schwarz réfléchit, Michèle Roulet dénonce, Jacques-simon Eggly défend, Philippe Meyer constate... [Plus...](#)

Par Sélection Jean-François Mabut [12.06.2016](#)

### La gare souterraine s'expose à Cornavin

**Chantier** Les grands travaux de la prochaine décennie sont expliqués au public dans le hall central de la gare. [Plus...](#)

Par Marc Moulin [11.04.2016](#)

canton. A en croire l'étude transmise au Grand Conseil, cela compliquera la tâche de ceux qui devront agrandir la gare souterraine. Cette extension à 4 voies «est rendue plus difficile par la suppression des mesures prévisionnelles dans le cadre du projet», déplore le texte. Il faudra creuser un nouveau tunnel à simple voie pour la relier aux voies de surface côté ouest, bien plus loin, dans le secteur de Blandonnet, tout en prévoyant des diagonales d'échange entre les deux boyaux (voir carte). La durée des travaux sera «sensiblement plus longue», avec un coût prévisionnel dépassant le milliard.

### Le reste après 2040?

Concernant le nœud de Châtelaine et sa future halte, la zone d'intervention sera plus vaste. De plus, le rabotage effectué diffère les futurs agrandissements. La seconde extension de Cornavin ne pourra pas être mise en service avant 2040 du point de vue technique. Et, sur le plan économique, le projet tel qu'il a été revu en 2015 ne se justifie que si on renonce, d'ici à 2040, à toute augmentation de l'offre qui nécessiterait quatre voies souterraines plutôt que deux.

«Les CFF proposaient d'entamer déjà la deuxième phase de l'extension, mais celle-ci n'avait aucune base légale, analyse le directeur des transports collectifs à l'Etat de Genève, Benoît Pavageau. Les agrandissements futurs auraient certes été facilités si on les avait déjà construits! Mais ils restent possibles avec la configuration choisie.»

Les générations futures ne paieront-elles pas cher les mesures prises aujourd'hui pour contenir le budget? «Ces surcoûts n'ont pas été chiffrés», répond l'OFT.

### Les bobos et les prolos

C'est un coup d'arrêt, après la première extension de Cornavin, que craint le magistrat chargé des Constructions à Vernier. Yvan Rochat déplore le retard pris par la halte de Châtelaine, quartier en plein boom. «Pour sauver les bobos des Grottes, ils ont sacrifié les prolos de Châtelaine, fustige le Vert. Mon parti réclamera les suppléments pour bâtir tout de suite le tunnel à double voie et l'élargissement à Châtelaine.» L'édile parle d'un montant additionnel de 200 millions. «Si on ne l'obtient pas, toute nouvelle augmentation de l'offre sera reportée à un futur lointain, poursuit-il. L'Etat a focalisé sa stratégie sur la première extension de Cornavin, sans vision d'une poursuite continue du déploiement du RER.»

«On achète deux nouvelles voies et on garde une option pour deux autres, rassure Rémy Pagani, le magistrat d'Ensemble à Gauche qui a représenté la Ville de Genève lors des discussions. Le chantier ne sera lancé que durant la prochaine décennie et il peut évoluer d'ici là. Des pistes d'économie existent et, si elles portent leurs fruits, on pourrait envisager un tunnel ouest à double voie.»

Et la halte de Châtelaine, qui devait voir le jour en lisière de la ville? «Elle ne sera en route qu'en 2050, déclare l'élus d'Ensemble à Gauche. On a fait un choix et c'est un dégât collatéral que j'assume.» (TDG)

(Créé: 12.06.2016, 18h29)