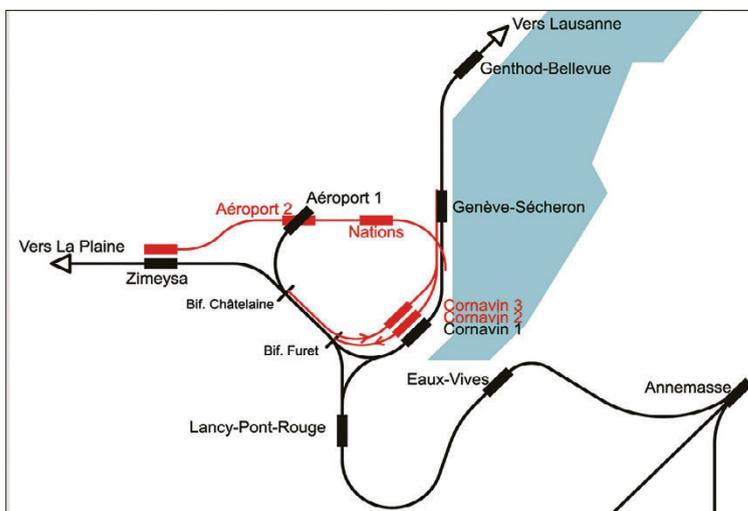


## ■ EXTENSION DE LA GARE CORNAVIN

# Le débat est sur les rails

Le développement du rail est d'actualité. Les autorités fédérales veulent une Grande gare à Cornavin. Au prix de 2,7 milliards pour commencer (il y aura d'autres étapes jusqu'en 2050) et de 12 années de travaux en pleine ville. Une gare enterrée, pour protéger le quartier des Grottes. Approuvé par Berne et les CFF, voté au Grand Conseil, ce projet soulève des doutes: il ne serait pas nécessaire si on construisait la fameuse «Boucle de l'Aéroport», entre Cointrin et Bellevue. Fin septembre, «L'Information Immobilière», revue du groupe SPG-Rytz, qui avait publié un dossier sur le sujet, a organisé le premier débat vraiment public sur ce choix cornélien.



**Le projet des pouvoirs publics.**

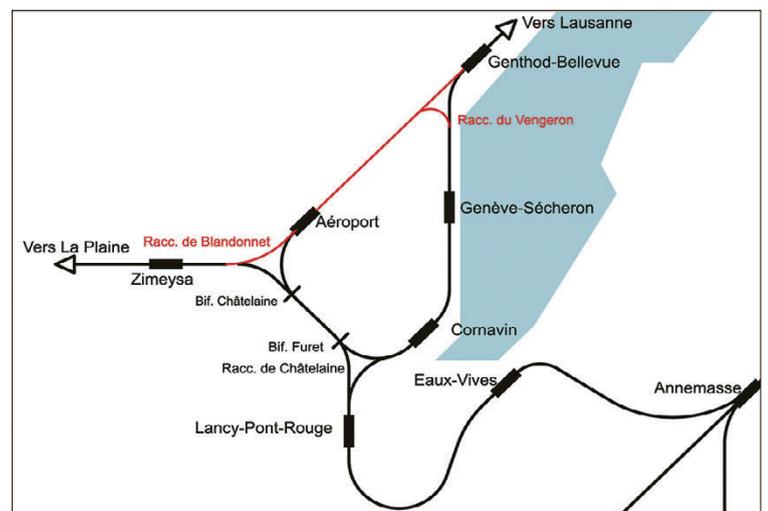
Selon le député PLR Rolin Wavre, «c'est le cul-de-sac de l'aéroport qui surcharge Cornavin. Le projet de Boucle dû à l'ingénieur Rodolphe Weibel, lui, ne coûterait qu'un gros milliard et serait immédiatement efficace. Le projet de l'Etat ne connecte pas directement le Léman Express à l'aéroport, malgré la gare agrandie. Il le fait en 2045 au mieux, pour deux autres milliards, soit 4,7 au total. Je demande qu'on fasse une véritable étude de ce projet, car tout ce qu'on nous répond pour l'instant, c'est que les CFF et Berne ne le veulent pas. Pourtant, la Boucle, c'était la position officielle de toutes les autorités cantonales et fédérales entre 1985 et 2011, avant de disparaître mystérieusement...».

A Uni Mail, devant plus de deux cents personnes dont de nombreux élus, la bataille du rail a opposé le tandem Wavre-Weibel à l'équipe Michèle Künzler-Jacques Blondin, respectivement ancienne conseillère d'Etat et député PDC au Grand Conseil, membre de la Commission des travaux. «Les consi-

dérations financières, devenues obsolètes à ce stade d'avancement des travaux, ne devraient pas être remis sur la table», s'est inquiété Jacques Blondin, lui-même usager régulier du rail, jugeant par ailleurs que «ces investissements sont inévitables à terme, au regard du développement régional». Le projet de l'Etat, l'agrandissement souterrain de la gare Cornavin, a été voté, rappelle assez vivement Michèle Künzler. L'ancienne élue écologiste est parvenue à obtenir des financements de Mère Helvetia et n'entend pas «qu'une fois de plus, Genève se divise, revienne sur une décision et rate le train, c'est le cas de le dire».

## La question du coût

La teneur des enjeux est admise par tous: il s'agit de mettre en œuvre des solutions pérennes et efficaces pour absorber un trafic ferroviaire qui aura doublé en dix ans et devriait s'accroître avec la mise en place du CEVA-Léman Express, ainsi que le fort



**Le projet Weibel.**

développement de l'Arc lémanique dans les années à venir. Ce consensus n'empêche en rien les divergences de vues quant aux solutions à y apporter comme du budget à y allouer. Pour les uns, le projet de l'Etat, acté et d'ores et déjà doté d'une première salve de subvention de la part de Berne, soit un crédit d'un milliard, est le seul qui tienne, ayant «fait l'objet de décisions démocratiques et d'études approfondies portant sur 17 variantes possibles pendant des dizaines d'années» (Michèle Künzler); pour les autres, ardents défenseurs de la Boucle et nettement soutenus par une majorité du public, «l'option Weibel est à l'évidence le meilleur projet, répondant à beaucoup de questions pour un coût cinq fois moins élevé et réalisable rapidement – 2030 - contrairement au projet de Cornavin qui atteindrait à peu près le même résultat mais à l'horizon 2045/2050» (Rolin Wavre). Pour Rodolphe Weibel, «la solution de l'Etat consiste à ajouter, en sous-sol de Cornavin, quatre voies supplémentaires et à réaliser à Cointrin une

seconde gare souterraine desservie par une ligne nouvelle Cornavin-Nations-Aéroport. La solution de la Boucle prolongerait l'antenne ferroviaire de l'aéroport jusqu'à rejoindre la ligne de Lausanne à proximité de la halte de Genthod-Bellevue.

### Un silence curieux

Le modérateur – notre rédacteur en chef Thierry Oppikofer – ayant rappelé que les CFF avaient décliné l'invitation, s'estimant «simples et modestes fournisseurs», divers intervenants du public ont été critiques avec une «entreprise» fédérale qui se soucie davantage, selon eux, «de commerce immobilier que de service aux usagers». L'assistance, malgré le baroud d'honneur d'élus engagés pour les transports publics comme l'ancien député Michel Ducret, a exposé ses inquiétudes et ses interrogations: «Ce qui me frappe le plus c'est qu'on parle beaucoup

d'infrastructure, mais le vrai problème, c'est les prestations que l'on peut offrir», «pourquoi les Genevois n'ont-ils pas été appelés à se prononcer sur le projet de la Boucle?», «indépendamment des coûts, quel est le meilleur projet des deux?», ou encore «quid des travaux qui éventreraient le village de Bellevue dans l'hypothèse de la Boucle?». «On a beaucoup investi sur la transversale nord-sud, j'ai convaincu la Confédération d'investir dans la transversale est-ouest qui devait être valorisée. Le projet officiel y répond, ne gâchons pas tout!», a martelé Michèle Künzler, estimant que les quelques minutes que perdrait un train sur deux en parcourant la fameuse Boucle compromettraient le cadencement voulu par les CFF.

### Ultime ou premier combat?

«Au regard du Plan directeur cantonal 2030, l'agrandissement de la gare Cornavin répond

précisément aux différents objectifs qu'il fixe sur le volet de la mobilité, a conclu Jacques Blondin, en réalisant des transports intelligents en interaction avec une région lémanique en plein développement». «On nous propose 12 ans de travaux énormes, 420 mètres de quai en pleine ville, 1,5 km de tunnel pour entrer, 2,5 km de l'autre côté. Les CCF s'en fichent, ne s'occupent pas des travaux en ville de Genève, ils veulent simplement construire de grandes lignes, de grandes gares. Ils ont oublié que cela allait coûter cinq milliards au lieu d'un. Je trouve que cela mérite au minimum un examen sérieux et approfondi!», a rétorqué Rolin Wavre, qui a déposé sur le bureau du Grand Conseil un projet de loi en ce sens, qui va – malgré l'irritation manifestée du côté du Département des infrastructures – rouvrir (ou ouvrir?) le débat. ■

Marion Celda et Vincent Naville

**SERVETTE FOOTBALL CLUB 1890**

**REPAS DE SOUTIEN**  
JEUDI 28 NOVEMBRE / 18H00

RENDEZ-VOUS À PALEXPO !

INSCRIPTION SUR [WWW.SERVETTEFC.CH](http://WWW.SERVETTEFC.CH)