

*Date de dépôt : 17 janvier 2013*

## **Réponse du Conseil d'Etat**

**à la question écrite urgente de M. Guy Mettan : Où en est l'étude pour l'agrandissement de la gare Cornavin ?**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En date du 14 décembre 2012, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

*Les Chambres fédérales sont en train de voter le crédit pour le développement du réseau ferroviaire et notamment pour l'agrandissement de la gare Cornavin exigé par la future mise en route du CEVA. Une enveloppe de 800 millions est prévue à cet effet.*

*Les CFF ont prévu de leur côté un agrandissement qui prévoit la démolition de la moitié du quartier des Grottes, sans résoudre de façon satisfaisante la problématique du trafic ferroviaire (rames CEVA, trains de lignes et trafic marchandises) et au risque de déclencher des recours en masse de la part des habitants des quartiers menacés.*

*Or il existe un autre projet, jugé très efficace par les spécialistes des questions ferroviaires y compris au sein des CFF, qui consiste à enterrer les nouvelles voies sous la gare actuelle et à les faire ressortir à Saint-Jean en direction de la Bâtie et non pas de la ligne de Satigny. Ce projet correspond à ce qui a été réalisé avec succès à Zurich avec la Durchmesserlinie.*

*Le printemps dernier, conjointement avec la Ville de Genève qui a déjà voté sa part de crédit, l'Etat a publié un communiqué indiquant qu'une étude indépendante devait être effectuée pour étudier ces deux variantes, indépendamment des intérêts particuliers de l'un ou l'autre des protagonistes. Il s'agit notamment de chiffrer les coûts de ces deux variantes sur des bases objectives et non pas en se référant au seul projet des CFF et le bien-fondé des critiques que les CFF lui opposent pour contester sa faisabilité en matière de délais notamment.*

*Sachant qu'il s'agit d'un projet vital pour Genève, que les choses avancent et que la variante de l'agrandissement horizontal avec destruction des Grottes risque de susciter un rejet populaire massif et d'engendrer un blocage institutionnel, les questions suivantes se posent :*

- l'étude promise a-t-elle commencé ?*
- quelles sont les garanties d'objectivité qui peuvent être données et quand sera-t-elle publiée ?*

## **RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT**

En réponse à la question posée, le Conseil d'Etat se réfère à la réponse qu'il a déposée au Grand Conseil le 28 novembre 2012 (QUE 22-B). Pour mémoire, ce texte répond à la question de Mme Lydia Schneider Hausser : « Quid de l'étude comparative sur les projets d'extension de la gare Cornavin ? » en rappelant le contexte de ce projet et le calendrier relatif aux études mandatées.

L'extension de la capacité de la gare Cornavin par le rajout de deux bordures de quai supplémentaires est un enjeu fondamental de la politique de mobilité ferroviaire pour l'ensemble de l'axe est-ouest entre Genève et Saint-Gall. C'est la raison pour laquelle ce projet fait partie des objets prioritaires à réaliser pour une mise en service d'ici à 2025, soutenus notamment par l'Union des transports publics, les CFF et l'ensemble des cantons de Suisse occidentale. A cet égard, un pas positif a été franchi récemment par la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats, dans le cadre de ses travaux relatifs au projet de nouveau fonds d'aménagement des infrastructures ferroviaires (FAIF), par l'adoption d'une proposition d'étape 2025 pour un montant augmenté à 6,4 milliards de francs (3,5 milliards initialement), dont la gare Cornavin est partie intégrante (790 millions de francs).

Afin de déterminer la meilleure solution technique (entre une variante en surface et une autre souterraine) d'augmentation de la capacité de la gare Cornavin pour permettre de répondre aux objectifs d'offre à moyen et long termes, tout en prévoyant une réalisation pour l'horizon défini et en vérifiant les coûts de faisabilité, le canton, la Ville de Genève et les CFF ont décidé en avril 2012 de lancer une expertise indépendante.

Pour ce faire, une convention a été signée le mercredi 19 décembre 2012 par l'Etat et la Ville de Genève, les Chemins de fer fédéraux (CFF) et l'Office fédéral des transports (OFT), fixant le cahier des charges des études à mener. S'il n'est pas partie prenante aux mandats à venir, l'OFT apporte toutefois son expertise à l'élaboration des critères d'évaluation des variantes et à leur validation.

A travers un processus itératif, deux mandats distincts sont ainsi donnés pour accomplir cette expertise : le premier en matière de génie civil et le second, confié au Laboratoire d'intermodalité des transports et de planification de l'EPFL, sur les fonctionnalités ferroviaires. Les résultats de cette expertise indépendante doivent être livrés au plus tard à la fin du mois de juin 2013.

Le Conseil d'Etat confirme ainsi que l'expertise promise est effectivement engagée et que l'objectivité de ses résultats est garantie, dès lors qu'il s'agit de prestataires externes. La communication de ses résultats par les quatre mandants (OFT, canton de Genève, Ville de Genève et CFF) est prévue pour fin juin 2013.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte de la présente réponse.

#### AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :  
Anja WYDEN GUELPA

Le président :  
Charles BEER