

**Proposition du Conseil administratif du 6 juin 2012 en vue de l'ouverture d'un crédit d'étude de 130 000 francs destiné à l'évaluation d'une extension en souterrain de la gare CFF de Cornavin et à sa comparaison avec l'option d'un agrandissement en surface.**

Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux,

**Introduction**

Depuis le début des années 2000, le nombre de voyageurs accueillis à la gare CFF de Cornavin a bondi, passant, pour les seuls usagers entre Lausanne et Genève, de 25 000 voyageurs/jour à 50 000 voyageurs/jour en 2010 et les prévisions tablent sur un nouveau doublement à l'horizon 2025 déjà. En outre, dans le trafic régional, notamment entre La Plaine et Genève, le déficit entre l'offre et la demande est déjà patent.

Or, le site de Cornavin arrivera à saturation à l'horizon 2025. En effet, une fois les travaux de CEVA achevés en 2017, qui permettront la mise en service du RER franco-valdo-genevois, le site de Cornavin ne pourra plus accueillir de train supplémentaire. Seule la capacité des convois ferroviaires (allongement de la longueur des trains et mise en place de trains à deux étages) permettra d'absorber l'augmentation de la demande.

Afin de réaliser l'augmentation de capacité ferroviaire nécessaire à Genève, les CFF ont étudié plusieurs possibilités dont certaines prévoyaient de déplacer la gare principale de Genève à la Praille ou à l'aéroport. L'ensemble de ces études ont conduit les CFF à maintenir la centralité du réseau ferroviaire à Cornavin, autant pour des raisons d'exploitation que de financement.

Ce projet, devisé par les CFF à 790 millions de francs, serait financé pour autant que les Chambres fédérales décident d'augmenter la part du fonds d'investissement ferroviaire prévu pour 2025 de 3,5 à 6 milliards de francs.

Dans un courrier conjointement signé le 11 mai par le maire de Genève, M. Pierre Maudet, et par le président du Conseil d'Etat genevois, M. Pierre-François Unger, à l'attention de Mme Doris Leuthard, conseillère fédérale en charge des transports, ainsi qu'aux commissions des transports des Chambres fédérales, les deux autorités ont réaffirmé l'urgente nécessité d'agrandir la gare principale de Cornavin à l'horizon 2025.

Toutefois, à ce jour, les CFF ont uniquement étudié une extension en surface au nord de la gare, par la création de deux voies et d'un quai, parallèlement à l'infrastructure existante. L'agrandissement en souterrain a fait seulement l'objet d'une analyse sommaire.

Or, les premières études d'urbanisme, diligentées conjointement par la Ville, le Canton et les CFF, montrent que l'impact d'une extension en surface sur le tissu urbain existant sera considérable notamment pour la Ville de Genève propriétaire de la quasi-totalité des terrains touchés.

Ces premières analyses estiment ainsi que, pour offrir une solution urbanistique acceptable, plus de 350 logements des Grottes devraient être démolis, ceci sans compter les conséquences sur les commerces et activités ni l'impact sur la dimension sociale de ce quartier, pourtant emblématique.

De plus, la mise en œuvre d'un projet de reconstruction d'espaces publics et de bâtiments, impliqueraient des investissements de plusieurs centaines de millions de francs à charge de la collectivité.

Il s'avère donc indispensable d'examiner si une extension souterraine de la capacité de la gare de Cornavin ne serait pas préférable au regard des conséquences précitées de la solution aérienne.

Aussi, Ville et Canton souhaitent bénéficier d'une expertise neutre et renseignée afin d'étudier les deux variantes, aérienne et souterraine, selon des critères de fonctionnalité, de coûts et de procédures. Le choix de la variante d'extension pourra ainsi se faire en toute connaissance de cause. Les CFF soutiennent cette démarche et financeront à part égale, avec la Ville et le Canton, les frais d'expertise.

L'objet de la présente proposition est donc de solliciter de la part de votre Conseil, l'attribution d'un crédit d'étude dans le but d'évaluer une extension en souterrain de la gare CFF de Cornavin et d'établir une comparaison avec l'option d'un agrandissement en surface.

## **Description**

### Objet de l'expertise

Evaluation de la faisabilité d'une extension de la gare de Cornavin en souterrain et identification des avantages et les inconvénients d'une extension en souterrain ou en surface.

L'étude devra notamment permettre de répondre aux questions suivantes :

#### Extension en souterrain

- Quelles sont les conditions de mise en œuvre d'une extension de la gare en souterrain (2 voies + 1 quai enterrés) sur la base d'une offre similaire à celle d'une extension en surface ?
- Quel en serait le schéma d'exploitation optimal ?
- Est-il possible de maintenir le passage des convois fret dans l'infrastructure existante ?
- Quelles infrastructures faudrait-il construire tout en limitant au mieux l'incidence sur le cadre urbain existant (notamment concernant la localisation des trémies d'accès) ?
- Quels seraient les coûts suivant les étapes (à +/- 30%) ? Quels sont les éventuels coûts indirects à prévoir (ouvrages hors du périmètre de Cornavin) ?
- Combien de temps faudrait-il pour finaliser la construction et la rendre opérationnelle ?
- Une extension en souterrain faciliterait-elle une future extension de la gare, également en souterrain, en cas d'augmentation des besoins au-delà de 2050 ?

#### Extension en aérien

Les études menées actuellement par les CFF seront reprises en l'état. Concernant le schéma d'exploitation de la variante en surface, peut-il être optimisé ? Si oui, quelles sont les incidences sur le projet tel qu'il est actuellement dimensionné ?

#### Question subsidiaire

Une modification minime de l'offre (tant dans son évolution en volume qu'en origine/destination des convois) a-t-elle une incidence importante sur la faisabilité et les coûts d'une extension en surface/souterraine ?

#### Type de mandats

Deux mandats seront attribués en parallèle :

- un mandat à un bureau d'ingénieurs en génie civil pour traiter des questions d'infrastructure ;
- un mandat confié au Laboratoire Intermodalité, Transports et Planification (LITEP) de l'EPFL pour la problématique du schéma d'exploitation ferroviaire.

Les deux mandataires sont appelés à travailler en commun et de manière itérative.

#### Planning intentionnel

- Demande et vote d'un crédit d'étude au Conseil municipal: juin 2012
- Finalisation de la rédaction du cahier des charges du génie civil et lancement de l'appel d'offres génie civil: fin juin 2012
- Élaboration avec l'EPFL du mandat exploitation : juin 2012
- Début des travaux de l'EPFL : début juillet 2012
- Adjudication du mandat et début des travaux du mandataire génie civil : août 2012
- Résultats finaux des mandats génie civil & exploitation : fin 2012.

#### Organisation

Il est prévu de mettre en place un Comité de pilotage (COFIL) comprenant la participation de Mme Michèle Künzler, Conseillère d'Etat en charge du Département de l'intérieur et de la mobilité, de M. Rémy Pagani, Conseiller administratif en charge des constructions et de l'aménagement et de M Laurent Staffelbach, délégué de la direction CFF Infrastructure et chef de projet général Léman 2030 (CFF). Un Comité de projet (COPRO) assurera le suivi opérationnel des mandats et sera composé de techniciens de la Ville, du Canton et des CFF.

#### Procédure de passation du marché

Un appel d'offre sur invitation à 3-5 soumissionnaires sera conduit pour l'attribution du mandat relatif aux prestations de génie civil.

Concernant les aspects liés au réseau et à l'exploitation ferroviaire, vu la nécessité d'une expertise pointue, un mandat de gré-à-gré sera confié au Laboratoire Intermodalité, Transports et Planification de l'EPFL, reconnu pour ses hautes compétences en la matière.

#### Budget

Ville, Canton et CFF participeront à parts égales au financement des deux mandats.

Le montant total nécessaire pour les deux prestations ayant été estimé à 390'000 francs, la participation incombant à la Ville s'élèvera à 130'000 francs.

C'est ce montant qui est aujourd'hui sollicité auprès de votre Conseil.

#### **Référence au 7<sup>ème</sup> Plan financier d'investissement 2012-2023**

Cet objet ne fait pas l'objet d'une inscription au PFI.

## **Gestion financière, maîtrise de l'ouvrage et maîtrise de l'œuvre**

Le service gestionnaire et bénéficiaire de ce crédit d'étude est le Service d'urbanisme.

Au bénéfice de ces explications, nous vous invitons, Mesdames et Messieurs les conseillers, à approuver le projet de délibération ci-après :

### *PROJET DE DÉLIBÉRATION*

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, alinéa 1, lettre e), de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984;

sur proposition du Conseil administratif,

*décide:*

*Article premier.* – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit d'étude de 130 000 francs destiné à la réalisation d'une expertise neutre relative à l'extension de la gare CFF de Cornavin, qui sera menée conjointement et à parts égales entre les CFF, l'Etat de Genève et la Ville de Genève.

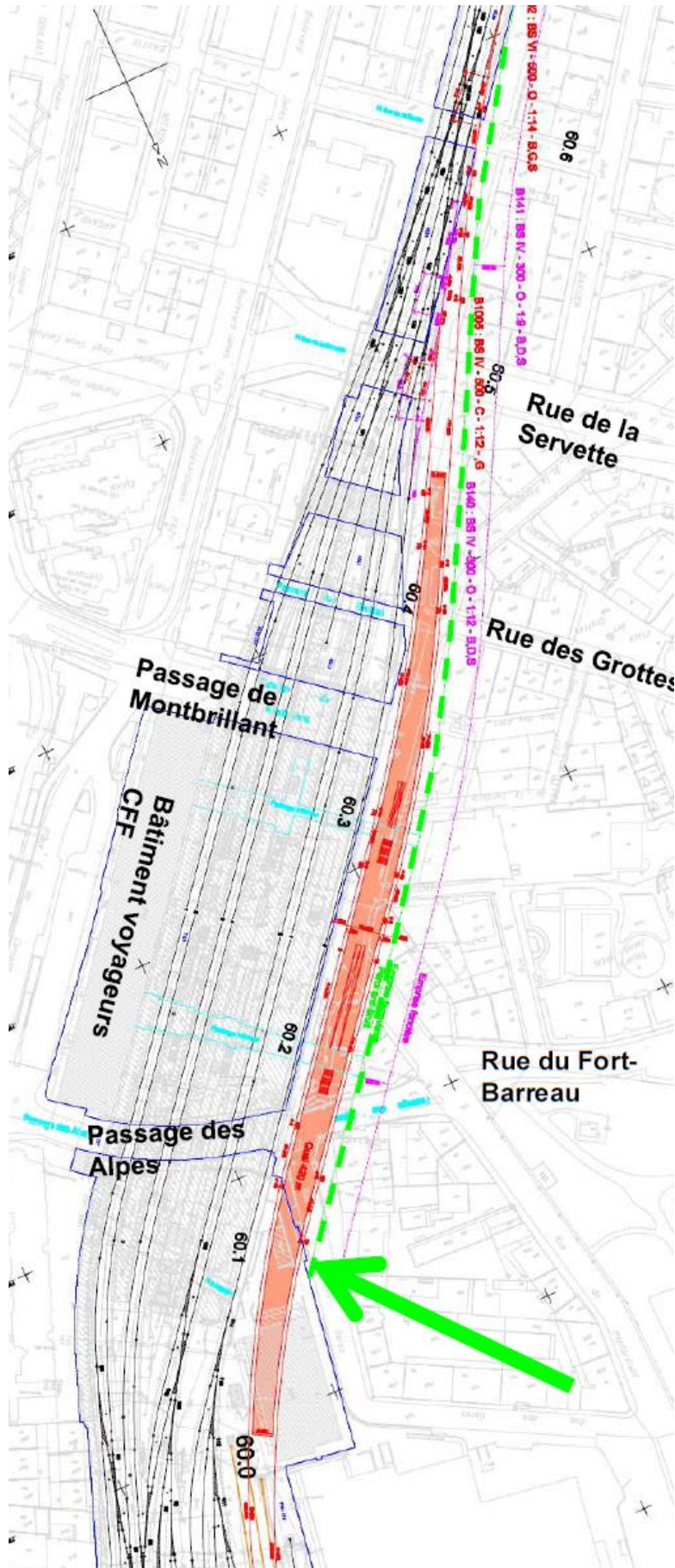
*Art. 2.* – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 130 000 francs.

*Art. 3.* – La dépense prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen d'une annuité qui figurera au budget 2014 de la Ville de Genève.

*Annexes:*

- Plan CFF des deux nouvelles voies et du quai (extension en surface)
- Plan des bâtiments impactés par une extension en surface de la gare de Cornavin

Plan CFF d'implantation des deux voies et du quai supplémentaire (variante d'extension en surface)



# Plan des bâtiments et parcelles impactés par l'extension en surface de la gare de Cornavin

