Omerta sur les surcoûts de la gare souterraine

● Attendez l'été. C'est le refrain entonné en chœur par les instances impliquées dans l'agrandissement de la gare Cornavin et ses possibles surcoûts. Ils atteindraient 800 millions de francs, selon une nouvelle donnée hier par la RTS, qui se prévalait d'une confirmation des CFF, réfutée par les mêmes CFF. Ceux-ci, comme leur autorité de tutelle (l'Office fédéral des transports), l'Etat et la Ville de Genève, refusent de commenter le prix final de l'ajout de deux voies à la gare centrale, jugé indispensable à l'horizon 2025. Pour les quatre entités, il faut attendre la fin des études qui accoucheront vers la fin du mois de juin (avec six mois de retard) d'un nouveau devis doté d'une marge d'erreur de plus ou moins 30%. En 2013, l'évaluation initiale ascendait à 1,24 milliard de francs, avec une marge d'erreur de plus ou moins 50%. Que penser d'un nouveau devis qui frôlerait les 2 milliards? «J'ignore d'où peut sortir ce chiffre, réagit Rémy Pagani, magistrat municipal chargé des Constructions. La Ville fait partie de ce processus et, même moi, je n'ai pas une telle donnée puisque, pour l'heure, aucun résultat n'est fixé.»

Reste que la prolongation des études est bien due à un souci financier, comme la *Tribune de Genève* l'a déjà révélé le 18 décembre. Selon un initié, le premier devis faisait fi de la présence de conduites hydrauliques sous la zone ferroviaire: un écueil que le projet souterrain devra contourner. S'il doit être creusé plus profondément, cela rallonge les trémies d'accès et rehausse les coûts. «Il est impossible de couper ces conduites et nous étudions des variantes qui vont de 17 à 25 mètres de profondeur, mais des mesures d'économie sont examinées, indique le ministre cantonal des Transports Luc Barthassat. On ne voit pas pourquoi notre gare souterraine reviendrait plus cher que celle des Zurichois qui, eux, ont dû coffrer une rivière entière en un sarcophage pour réaliser la leur. Avec la Ville, nous sommes fermes au sujet des moyens dont nous disposons.»

Berne est prête à payer quelque 800 millions, soit le coût estimé pour un agrandissement de la gare en surface, aujourd'hui jugé mauvais sur le plan technique et irréaliste politiquement vu le succès remporté par l'initiative du Collectif 500 pour la

sauvegarde du quartier des Grottes. L'Etat pourrait fournir une rallonge de 400 millions et la Ville 100 autres millions, tout en espérant une ristourne fédérale, l'option souterraine dispensant Berne de bâtir à l'avenir deux sauts-de-mouton, des dénivelés coûtant plus d'un demi-milliard.

Les nouvelles du jour font bondir le député PLR Benoît Genecand, l'un des rares à s'être montrés sceptiques face à l'engouement en faveur de la gare souterraine. «On ne peut pas prendre de décision pertinente sans savoir le prix exact, regrette-t-il. Genève aurait mieux fait de laisser les CFF se casser le nez sur cette variante en surface avant de négocier. Aujourd'hui, ils peuvent échapper à tout surcoût.»

«Attendons le résultat final avant de paniquer, prône le président de la Commission des transports, Pascal Spuhler (MCG). Cette rumeur ressemble à une revanche contre Genève, qui a fait front contre l'option en surface dont rêvait CFF Immobilier. La variante en sous-sol est préférable, ne serait-ce que parce qu'elle permet, contrairement à l'autre, d'envisager des agrandissements ultérieurs.» **Marc Moulin**