

Proposition du Conseil administratif du 22 mai 2025 en vue de l'ouverture d'un crédit complémentaire de 79 838 000 francs, destiné à l'octroi d'une subvention d'investissement aux Chemins de fer fédéraux, à titre de participation aux dépenses pour les études et les travaux d'extension du nœud ferroviaire de Genève (gare de Cornavin).

Mesdames les conseillères municipales, Messieurs les conseillers municipaux,

Introduction

Afin de pouvoir augmenter l'offre ferroviaire prévue dans le cadre de l'étape d'aménagement 2025, le parlement fédéral a décidé d'augmenter la capacité ferroviaire du nœud ferroviaire de Genève, parmi plusieurs autres projets qui doivent voir le jour dans la région de l'Arc lémanique. Il s'agit d'un projet majeur pour le développement de l'agglomération genevoise durant les prochaines décennies, auquel l'Etat et la Ville de Genève participent (y compris financièrement), notamment du fait de leurs commandes de mise en souterrain du projet d'extension de la gare de Cornavin (en lieu et place d'un projet de surface) et de création d'une deuxième voie ferrée dans le tunnel qui reliera cette extension à l'aéroport.

L'Office fédéral des transports (OFT), les Chemins de fer fédéraux (CFF), l'Etat et la Ville de Genève travaillent de concert sur la définition du programme et l'élaboration du projet d'extension de la gare depuis de nombreuses années. A ce titre, le Conseil municipal a voté, le 27 septembre 2016, *«l'ouverture d'un crédit d'un montant de 120 204 000 francs, destiné à l'octroi d'une subvention d'investissement conditionnellement remboursable, à titre de participation aux dépenses pour les études et les travaux (...) menés sous la maîtrise d'ouvrage des Chemins de fer fédéraux, et sous la condition suspensive de l'acceptation, par le Grand Conseil, du projet de loi confirmant une participation de l'Etat de Genève, d'un montant de 425 280 000 francs (PR-1185)»*.

Ce crédit était «conditionnellement remboursable», car le parlement fédéral devait encore valider, à son tour, la mise en souterrain du projet d'extension ainsi que les éventuels avantages retirés de cette dernière (investissements évités), en lien avec le projet de surface ou les développements ultérieurs de l'offre ferroviaire. A ce titre, au printemps 2024, le parlement fédéral a notamment voté la réinjection de 350 millions de francs dans le projet, à déduire de la participation financière de l'Etat et de la Ville de Genève.

Toutefois, dans l'intervalle, entre l'octroi du crédit par le Conseil municipal en 2016 et le vote du Parlement en 2024, les commandes supplémentaires de

l'OFT ainsi que du Conseil administratif et du Conseil d'Etat n'ont pas cessé d'évoluer. En été 2024, ces mêmes entités ont signé ainsi une nouvelle version de la convention-cadre stabilisant les objectifs, le programme et de nouvelles modalités de financement du projet.

La présente proposition a pour but de présenter au Conseil municipal les dispositions préconisées dans ladite convention-cadre et de valider les commandes supplémentaires que le projet a absorbées depuis le vote de la proposition PR-1185, notamment via l'octroi d'un crédit complémentaire permettant la couverture des surcoûts générés par ces commandes, pour la part de financement qui incombe à la Ville de Genève.

Contexte, historique de l'opération

En 2009, la Confédération, par l'OFT, les Cantons de Vaud et de Genève ainsi que les CFF décident d'augmenter la capacité ferroviaire de l'axe Genève – Lausanne, en plusieurs étapes (Convention Léman 2030).

En 2013, dans le cadre du message relatif au financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), le parlement fédéral valide l'inscription de l'extension du nœud de Genève dans l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire (EA 2025)¹ et vote un crédit de 790 millions de francs HT (base de prix octobre 2008) pour la réalisation d'une extension de la gare de Cornavin en surface, le long du quartier des Grottes. Le Canton, la Ville de Genève et plusieurs mouvements citoyens ont toutefois contesté ce projet en raison de son impact sur le quartier. Après de multiples études et expertises demandées par les collectivités locales, le Canton, la Ville, l'OFT et les CFF (ci-après les Parties) signent alors une convention demandant aux CFF d'étudier une variante d'extension de la gare en souterrain. Ces études ont démontré que la solution souterraine est possible, mais plus onéreuse.

Ainsi, en 2015, afin d'acter la réalisation du projet souterrain en substitution du projet de surface, les Parties signent une convention-cadre confirmant la prise en charge, par les collectivités locales, des surcoûts d'études et de réalisation de la solution souterraine, au titre d'un projet de substitution selon les articles 58b de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF) et 35 de l'ordonnance sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPF), sous réserve de l'accord de leurs instances délibératives respectives. A

¹ Arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, FAIF [RS 742.101]; Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 [RS 742.140.1], article 1 alinéa 2 lettre b. et Arrêté fédéral allouant un crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire [FF 2015 1683], art. 1.

ce stade, le projet de gare souterraine était estimé à environ 1670,19 millions de francs HT, tandis que celui de la gare de surface, déterminant la part de participation de la Confédération, était estimé à 1092,45 millions de francs HT, en tenant compte de l'impact sur l'exploitation. Une clé de répartition des coûts du projet global est alors définie au prorata des montants dus par chaque partie. Les parties acceptent de partager les chances et les risques éventuels associés au projet selon cette même clé.

En 2016, le Grand Conseil et le Conseil municipal de la Ville de Genève votent les crédits nécessaires respectivement dans le cadre de la loi L11912 (425,28 millions de francs) et de la proposition PR-1185 (120,204 millions de francs). Les montants sont calculés hors renchérissement selon une base de prix d'avril 2014. Comme indiqué en préambule, ces crédits étaient conditionnellement remboursables, au cas où les Chambres fédérales devaient voter, dans le cadre d'un message ultérieur, une mesure d'amélioration de l'infrastructure ferroviaire qui allait pouvoir être évitée grâce au projet de substitution financé par le Canton et la Ville, les investissements évités étant alors à déduire de leur participation au projet global, conformément à l'art. 35 OCPF et au prorata de leurs engagements financiers précédents.

En 2019, dans le cadre du message relatif à l'étape d'aménagement 2035 du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (EA 2035)¹, le parlement fédéral prend acte du projet de substitution demandé par le Canton et la Ville de Genève et ne statue sur aucune mesure évitée dans le périmètre du projet du nœud de Genève. Aucune déduction de la participation des collectivités locales n'est donc actée à ce stade. Cela dit, une nouvelle version de la convention-cadre est signée la même année afin de sortir certains projets connexes, mais indépendants, de la clé de répartition du projet global et d'y intégrer le rehaussement du quai 4 (voies 6 et 7 actuelles), par opportunité et pour des questions de mise aux normes.

En 2020, des études spécifiques ont confirmé que la mise en souterrain du projet permet d'éviter la construction d'une infrastructure de type «saut-de-mouton» dans le secteur de Sécheron, qui aurait été nécessaire pour le développement de l'offre ferroviaire dans le cas d'une extension en surface. Conformément à la législation fédérale et aux accords signés en 2015, les coûts associés à cette infrastructure évitée, évaluée à 355,57 millions de francs HT, doivent être déduits de la participation financière du Canton et de la Ville de Genève au projet global, ce mécanisme devant toutefois être préalablement validé dans le cadre d'un message à soumettre au parlement fédéral.

¹ Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2035 [RS 742.140.5], art. 1.

En 2021, avant la rédaction de ce message, les commanditaires valident l'intégration de trois commandes supplémentaires au projet ferroviaire, à savoir:

- l'élargissement des passages inférieurs (PI) de la rue des Alpes et de la rue de la Servette (les PI «Alpes» et «Servette»), dont les surcoûts, estimés à 39 millions de francs HT, sont à financer par les collectivités locales, requérantes de la commande en lien avec la mise en œuvre du plan directeur de quartier N° 30 183 «Pôle Cornavin» (PDQ), approuvé par le Conseil municipal le 25 novembre 2020 et adopté par le Conseil d'Etat le 19 mai 2021;
- de nouvelles mesures assurant la sécurité des flux en gare existante, alors estimées à 98 millions de francs HT, à financer par l'OFT et les collectivités locales selon un taux de répartition fixé à 90% et à 10%, respectivement;
- la «solution 1bis», estimée à 286,01 millions de francs HT supplémentaires, consistant en la construction d'un tunnel à double voie en direction de l'aéroport en lieu et place de la voie unique prévue par le projet initial des CFF, notamment afin de donner au projet une réserve de capacité ferroviaire supplémentaire, à plus long terme, en évitant la construction d'un deuxième quai souterrain sous le quartier des Grottes. Il s'agit, là encore, d'un projet de substitution demandé par les collectivités locales au sens des articles 58b LCdF et 35 OCPF.

Un avenant à la convention-cadre de 2019 est signé en 2021 afin d'y intégrer l'élargissement des PI «Servette» et «Alpes» et les mesures de flux en gare existante.

La «solution 1 bis» n'a toutefois été actée que quelques mois plus tard et ne figure pas dans cet avenant. Le cadre légal relatif aux étapes d'aménagement EA 2025 et EA 2035 ne permettant pas, toutefois, la mise en œuvre de préinvestissements, le Conseil d'Etat et le Conseil administratif de la Ville de Genève se sont disposés à renoncer, le 22 décembre 2021, selon demande de l'OFT, à l'application de l'article 35 alinéa 4 OCPF pour la «solution 1 bis», à savoir à l'éventuelle prise en compte ultérieure d'un investissement évité par la Confédération avec un lien fonctionnel, temporel et spatial avec la mesure, et à financer à fonds perdu le surcoût correspondant.

Afin d'absorber les surcoûts générés par ces trois commandes, le Conseil d'Etat et le Conseil administratif de la Ville de Genève ont décidé de «réinvestir» directement le montant que la Confédération devait reprendre à sa charge, en raison de l'évitement du «saut-de-mouton» de Sécheron, dans la part de financement du projet global dont ils étaient responsables.

Le 1^{er} février 2022, la commission des finances a été informée de cette décision ainsi que de la nouvelle clé de répartition du projet qui en résultait. Celle-ci élevait la part de financement de la Ville à environ 124,46 millions de francs HT, contre 120,204 millions de francs TTC votés auparavant par le Conseil municipal.

Les commanditaires ont ensuite validé l'intégration, dans le projet ferroviaire, des objets architecturaux du «Front Jura» en cours de développement par la Ville de Genève, à savoir la nouvelle façade de la gare côté Jura/Montbrillant, deux nouvelles émergences d'accès à la gare souterraine, situées sur les places des Gares et de la Pépinière, et une vélostation souterraine. Cette décision fait suite à la réalisation d'un concours, porté par la Ville de Genève, pour le réaménagement des espaces publics du secteur Montbrillant, dans lequel sont intégrés ces objets¹. Puisque le projet lauréat ne correspond toutefois pas au projet développé par les CFF jusque-là, la Ville de Genève doit en supporter les surcoûts, estimés à 29 millions de francs HT, à nouveau au titre d'un projet de substitution. Le Canton a accepté de financer 10,22 millions de francs HT de ces surcoûts.

En 2023, pour donner suite à un préavis émis par l'OFT à l'issue de l'avant-projet, les CFF ont étudié de manière approfondie la possibilité d'intégrer dans le projet la mise en conformité de l'ensemble des quais existants de la gare en matière de sécurité de flux d'usagers. Cette mesure a finalement été abandonnée, car elle générerait d'importants travaux supplémentaires et les données concernant l'offre ferroviaire à plus long terme n'étaient pas encore précisées. Cela dit, ces études ont démontré que le bon fonctionnement de l'extension souterraine de la gare était dépendant de la réalisation de mesures importantes assurant la sécurité des flux dans les couloirs de la gare existante. Un surcoût de 211 millions de francs HT relatif à ces mesures, financé en grande partie par la Confédération, s'ajoute aux 98 millions de francs HT déjà prévus en 2021.

Ce n'est finalement qu'au printemps 2024, dans le cadre du «message concernant l'état d'avancement et la modification des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire ainsi que la Perspective Rail 2050», que les Chambres fédérales actent définitivement la mise en souterrain du projet, valident l'investissement évité de 350 millions de francs HT (355,57 millions de francs HT ramenés à la base de prix d'octobre 2008) et sa réinjection dans le projet global, en déduction de la participation du Canton et de la Ville de Genève.

En parallèle, les parties finalisent et valident une version consolidée de l'avant-projet de l'extension de la gare de Cornavin. Il s'agit d'une étape importante, qui a permis de stabiliser le programme du projet global et de démarrer la phase de projet de construction. Cette validation a fait l'objet d'un communiqué et d'une conférence de presse le 1^{er} octobre 2024.

A la suite du vote du Parlement et de la validation de l'avant-projet de 2024, les Parties signent une nouvelle version actualisée de la convention-cadre, s'accordant notamment sur une clé de répartition financière tenant compte de l'ensemble des nouvelles commandes citées jusqu'ici ainsi que des économies générées par l'évitement du «saut-de-mouton» de Sécheron.

¹ Les CFF ont participé à l'élaboration du cahier des charges ainsi qu'au jury du concours.

Les coûts globaux de réalisation du projet sont alors estimés à 2084,43 millions de francs HT (contre env. 1670,19 millions de francs HT en 2015). Après déduction du montant lié à l'évitement du «saut-de-mouton», la part de financement attendue par la Ville est de 145,3 millions de francs HT, correspondant à 6,97% du projet global.

Ce montant est supérieur au crédit voté par le Conseil municipal en 2016, dans le cadre de la proposition PR-1185, d'environ 21% environ.

Il est par ailleurs à noter que l'ensemble des montants mentionnés ci-devant, dès la signature de la convention-cadre de 2015 et sauf mention spécifique contraire, se réfèrent à une base de prix d'avril 2014 (cf. point 8 ci-après).

Exposé des motifs

Gare frontière entre la Suisse et l'ouest de l'Europe, située sur l'axe structurant est-ouest national, la gare de Cornavin est la troisième gare de Suisse en termes de fréquentation, tous usagers confondus, après Zurich et Berne. Chaque jour, ce sont en effet 171 000 personnes qui y transitent, la traversent ou en fréquentent les commerces et services. Elle accueille près de 800 trains par jour, tous trafics voyageurs confondus (régional, national et international). De nombreux trains, y compris le Léman Express, connaissent d'importantes saturations, essentiellement aux heures de pointe. La gare atteint donc ses limites en termes de capacité d'accueil et doit être agrandie et réaménagée.

La gare souterraine de Genève permettra de transporter plus de voyageurs pour répondre à l'essor inédit des besoins en déplacement sur l'Arc lémanique et dans le Grand Genève. L'objectif est d'améliorer l'offre avec la possibilité d'accueillir quatre trains supplémentaires par heure et par sens dès sa mise en service. Cette capacité supplémentaire contribuera, entre autres, à la mise en œuvre de la cadence au quart d'heure entre Genève et La Plaine.

La maîtrise d'ouvrage est assurée par les CFF, à l'exception des études de développement des objets architecturaux du Front Jura, pilotées par la Ville de Genève. Le Conseil d'Etat et le Conseil administratif de la Ville de Genève suivent toutefois attentivement l'évolution du projet, qui constitue le plus grand chantier ferroviaire à Genève du XXI^e siècle. Outre les enjeux en matière de report modal et de création de nouvelles infrastructures, les conséquences sur les territoires du Canton et de la Ville de Genève sont importantes.

D'une part, en matière de préservation des immeubles du quartier des Grottes et de la protection de ses habitants, assurées par le financement des commandes de mise en souterrain de la gare (PR-1185) et de réalisation de la «solution 1bis» (cf. *Description du projet* ci-après) par les collectivités locales.

D'autre part, car ces mêmes collectivités travaillent de concert pour la réorganisation et la requalification complètes des espaces publics et des arrêts de transports collectifs du «pôle Cornavin» en lien avec la mise en œuvre du PDQ.

Enfin, le Conseil d'Etat et le Conseil administratif de la Ville de Genève se sont engagés à participer, selon un pourcentage de 3% et 2%, respectivement, au financement des mesures assurant la sécurité des flux en gare existante, en raison du grand nombre d'usagers de la gare qui ne prennent pas le train.

Obligations légales et de sécurité

Le projet permettra la mise aux normes du quai 4 au sens de la loi fédérale sur l'égalité pour les handicapés (LHand). En raison de l'augmentation importante du nombre d'usagers attendue, notamment entre la nouvelle gare souterraine et la gare existante, des mesures de mise en conformité des flux de cette dernière sont aussi nécessaires. De nombreuses mesures toucheront notamment les accès aux quais supérieurs 1, 2 et 3.

Les travaux prévus en gare existante et sur le quai 4 sont décrits au chapitre ci-après. La mise aux normes complète des quais existants 1, 2 et 3 devra être réalisée dans le cadre d'un second projet, à développer ultérieurement par l'OFT et les CFF.

Description du projet

Les constructions et installations nécessaires à l'extension de capacité du nœud de Genève, inscrites dans la convention-cadre de 2024, sont définies par le projet d'offre ferroviaire 2035 (PO 2035), visé par l'OFT. L'objectif principal est la construction d'un nouveau quai souterrain à deux voies.

A noter que la largeur des quais existants n'étant pas modifiée dans le cadre de l'étape d'aménagement 2025 (EA 2025), où le projet s'inscrit légalement, ni de ladite convention, le nœud en lui-même ne pourra absorber, dans un premier temps et à l'issue du présent projet, qu'une partie des prestations supplémentaires prévues par le PO 2035.

Constructions et installations exclues de la convention-cadre depuis la proposition PR-1185

Les constructions et installations nécessaires à l'extension de capacité du nœud de Genève se différencient entre les objets constitutifs du projet de gare souterraine, financés selon la clé définie entre les commanditaires, et les projets connexes, qui possèdent un lien fort avec le projet de gare souterraine, mais qui sont financés et réalisés différemment.

Les projets connexes ne sont traités ni dans le cadre de la convention-cadre de 2024 ni de la présente proposition. Depuis le vote de la proposition PR-1185, en 2016, les projets connexes suivants ont notamment été supprimés de la clé de répartition du projet de gare souterraine:

- le renouvellement de l’enclenchement de Cornavin;
- le renouvellement du passage supérieur de l’avenue de la Paix (proposition PR-1485, acceptée le 3 novembre 2021);
- le renouvellement de l’installation de lavage au défilé (son déplacement reste intégré à la clé en tant que conséquence directe de la construction de la gare souterraine);
- la création d’un faisceau de garage à Vernier-Meyrin-cargo.

Les opérateurs régionaux devront par ailleurs s’acquitter d’un montant de 41 570 000 francs HT visant à couvrir les pertes d’exploitation durant le chantier (manque à gagner). La Ville de Genève ne participe pas à ce financement.

Constructions et installations retenues dans la convention-cadre de 2024

a) Secteur Gare

Le nouveau quai souterrain, de 420 mètres de long, sera situé en partie sous le quai 4 et en partie sous la place de Montbrillant, à environ 17 mètres de profondeur. Un niveau intermédiaire, nommé «mezzanine», assurera la connexion des usagers entre le quai souterrain et la surface ou la gare existante.

En gare existante, les déplacements seront considérablement améliorés grâce à une refonte complète des passages inférieurs et des accès aux quais. Un nouveau passage inférieur central sera notamment construit dans la continuité du hall historique, avec 20 mètres de largeur. Il permettra de transiter entre la place de Cornavin, le tram, le quai souterrain et le nord de la gare. A l’est, le long de la rue des Alpes, un autre nouveau passage inférieur sera créé pour permettre la traversée de la gare et l’accès aux quais – le PI «Alpes». A l’ouest, le confort des utilisateurs de la gare sera renforcé avec l’élargissement de 11,5 mètres du PI «Servette». Au total, la surface dédiée aux déplacements à l’intérieur de la gare sera multipliée par trois, augmentant ainsi le confort des usagers et renforçant la fonction multimodale du site (changements plus rapides entre les différents modes de transport).

En gare existante encore, le quai 4 sera entièrement démoli pour les besoins du chantier de la gare souterraine et reconstruit ensuite, allongé à 420 mètres et rehaussé pour permettre un accès aux trains de plain-pied.

Côté Front Jura, la façade de la gare sera entièrement repensée. Au centre, lieu où l'espace public est le plus étroit, prendra place un auvent vitré dont la longueur, d'environ 200 mètres, reprendra les dimensions du bâtiment historique de la gare côté place de Cornavin. Au niveau du sol, la façade de la gare sera aussi entièrement rénovée. Latéralement, le long des futures places des Gares et de la Pépinière, deux éléments architecturaux supérieurs accompagneront visuellement l'auvent et marqueront la présence de la gare. Deux émergences (ou couverts) y signaleront et protégeront les accès extérieurs à la gare souterraine. Enfin, une nouvelle vélostation souterraine, avec une capacité maximale d'environ 1900 places, sera créée sous la place de la Pépinière.

Les travaux de la gare souterraine se réalisant en pleine ville, les espaces disponibles pour les installations de chantier sont rares. Afin de libérer de l'espace, le bâtiment de service Montbrillant (BS) sera démoli et l'espace libéré sera utilisé comme zone d'installation de chantier durant les travaux. Un nouveau bâtiment sera reconstruit par CFF immobilier, la reconstruction n'étant pas intégrée au programme de la convention-cadre de 2024.

Enfin, afin de créer les nouveaux raccords entre les voies ferroviaires de surface et souterraines, des travaux sont nécessaires dans le secteur «avant-gare» de Genève-Cornavin. Certains de ces travaux, dont la reconfiguration du «faisceau B» et le déplacement d'une installation de lavage au défilé, se réalisent de manière anticipée afin de réduire les impacts sur les mesures d'exploitation et l'engagement des ressources, de lisser les investissements ainsi que de réaliser une procédure d'approbation des plans (PAP) indépendante de celle de la gare souterraine.

b) Secteurs des tunnels en direction de Lausanne et de l'aéroport

Le nouveau quai souterrain sera relié au reste du réseau ferroviaire par deux trémies et tunnels, à la fois en direction de Lausanne ainsi que de l'aéroport de Genève-Cointrin. Les liaisons se feront au niveau du quartier des Nations (Pregny-Chambésy) et du quartier de l'Etang (Vernier). Au total, quelque six kilomètres de nouveau tracé ferroviaire souterrain seront construits entièrement en milieu urbain.

En direction de l'aéroport, un tunnel à deux voies sera construit selon le souhait du Canton et de la Ville de Genève («solution Ibis»), en lieu et place du tunnel à voie simple prévu dans le projet de 2015. Des mesures conservatoires en vue de l'élargissement du pont de l'Ecu et de la réalisation éventuelle de la halte de Châtelaine sont également commandées par le Canton.

Transition écologique et cohésion sociale

Conformément à l'annexe de l'Ordonnance relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE), le projet d'augmentation de capacité du nœud de Genève devra faire l'objet d'un rapport d'impact sur l'environnement, détaillant les impacts ainsi que les mesures de protection ou d'accompagnement nécessaires en matière, notamment, de la qualité de l'air, de la protection contre le bruit, de vibrations, de la gestion des déchets et des eaux de surface, de la protection des sols, du paysage et de la végétation.

Estimation des coûts

Les montants indiqués ci-après sont définis dans le cadre de l'avant-projet validé par l'ensemble des Parties le 14 juin 2024, hors projets connexes et impacts sur l'exploitation. Ils présentent une marge d'approximation de $\pm 30\%$, habituelle à ce stade des études, des frais généraux d'administration de 2% ainsi qu'une estimation des risques et opportunités associés, réalisée par les CFF. La base de prix utilisée est l'indice de renchérissement ferroviaire (IRF) d'avril 2014 = 131,2.

A Estimation des coûts du projet ferroviaire	Montant
<i>Travaux préalables indispensables aux travaux d'extension de la gare (PR-1185)</i>	
Renouvellement 1:1 de l'enclenchement de Cornavin	147 680 000
Déplacement/renouvellement de l'installation de lavage au défilé	35 900 000
Création d'un faisceau de garage	56 100 000
<i>Travaux préalables (...) – proposition actuelle</i>	
Renouvellement 1:1 de l'enclenchement de Cornavin <i>cette mesure est finalement exclue du projet ferroviaire</i>	-147 680 000
Déplacement/renouvellement de l'installation de lavage au défilé <i>le renouvellement est exclu du projet ferroviaire</i>	-8 300 000
Création d'un faisceau de garage <i>cette mesure est finalement exclue du projet ferroviaire</i>	-56 100 000
<i>Travaux principaux d'extension de la gare (PR-1185)</i>	
Trémie Ouest à simple voie	177 640 000
Tunnel Ouest à simple voie	193 420 000
Liaison Ouest à simple voie	96 890 000
Gare souterraine	301 060 000
Avant-Gare (reprise faisceaux de garage du secteur Montbrillant)	138 830 000
Liaison Est à double voie	87 870 000

Tunnel Est à double voie	173 590 000
Trémie Est à double voie, y c. renouvellement PS av. de la Paix	151 200 000
Acquisitions foncières	50 490 000
<i>Travaux principaux d'extension de la gare – proposition actuelle</i>	
Trémie Est à double voie – exclusion PS av. de la Paix (PR-1485)	-11 300 000
Travaux à apporter sur le BS Montbrillant	16 180 000
Rehaussement du quai 4	17 950 000
Elargissement du PI de la Servette	11 000 000
Elargissement du PI des Alpes	27 000 000
Mesures suppl. en gare pour assurer un flux de personnes sûr	309 000 000
Surcoût: trémie, tunnel et liaison Ouest à double voie (solution 1bis)	286 010 000
Surcoût: réalisation des objets étudiés par la Ville sur le Front Jura	29 000 000
Surcoût: mesures conservatoires pont de l'Ecu/halte Châtelaine	1 000 000
Sous-total projet ferroviaire HT, selon convention-cadre 2024	2 084 430 000

Conformément à la clé de répartition définie dans la convention-cadre de 2024, la participation de la Ville de Genève aux coûts globaux du projet (hors projets connexes) s'élève à 6,97%, celle du Canton de Genève à 16,21% et celle de la Confédération à 76,82%. Chaque commanditaire est responsable de la libération des crédits lui incombant.

L'estimation des coûts ci-après concerne la part incombant à la Ville de Genève, selon l'état 2024 des connaissances et des estimations des coûts. A l'avenir, une nouvelle actualisation des coûts sera éventuellement nécessaire afin de tenir compte:

- de l'actualisation des coûts du projet qui aura lieu dans le cadre du développement du projet de construction;
- du renchérissement probable entre 2024 et la fin des travaux, dont le démarrage, pour le projet principal, est prévu en 2030 au plus tôt (cf. point 9).

B Estimation des coûts du projet ferroviaire	Montant
Part Ville de Genève, selon convention-cadre 2024 (6,97%, arrondi, IRF avril 2014 = 131,2)	145 285 000
Surcoût estimé selon renchérissement actuel (IRF octobre 2024 = 150,1)	20 930 000
I. Coût total du projet, part Ville de Genève (HT)	166 215 000

C Calcul des frais financiers	Montant
I. Coût total du projet (HT)	166 215 000
TVA (8,1%)	13 463 400
II. Sous-total	179 678 400
Intérêts intercalaires ($2\% \times$ coût invest. TTC \times 130 mois)/(2 \times 12)	20 363 600
III. Coût total de l'opération	200 042 000
Dont à déduire crédit d'étude et travaux voté (PR 1185)	-120 204 000
IV. Total net du crédit demandé (TTC)	79 838 000

Etat actuel des dépenses

La Ville participe financièrement aux dépenses liées aux études et à la réalisation des études et travaux des objets constitutifs du projet de gare souterraine depuis le vote de la proposition PR-1185 en 2016. En effet, de chaque version de la convention-cadre ou avenants à celle-ci (signés respectivement en 2015, 2019, 2021 et 2024) découlent des conventions de financement spécifiques aux différentes Parties et étapes de développement du projet.

Les clés de répartition inscrites dans ces conventions de financement se réfèrent à la dernière version de la convention-cadre ou l'avenant de celle-ci en vigueur, et ne sont pas modifiées rétroactivement. Ainsi, pour une partie des travaux du projet de la gare souterraine, regroupés dans des projets partiels, intitulés «interventions anticipées», en référence à leur temporalité de réalisation en amont des travaux de la gare souterraine (p. ex. la reconfiguration du «faisceau B» et le déplacement d'une installation de lavage au défilé), des clés de répartition différant légèrement de celles de la convention-cadre de 2024 s'appliquent.

Par ailleurs, les parties participent, également, depuis 2016, aux études de développement du projet principal de gare souterraine.

Le tableau ci-après liste les conventions de financement déjà signées entre les Parties, ainsi que la part applicable, les montants engagés et les dépenses effectives de la Ville de Genève au 30 avril 2025 (en francs TTC):

Convention de financement/objet	Montant engagé non facturé	Dépenses effectives	Etat d'avancement
<i>Convention-cadre – version 2015 (part Ville: 7,20%)</i>			
Conventions N ^{os} 90043390 et 90043680:			
études nouvelles stations			
d'enclenchement et de lavage	-	493 567	100%
Convention N ^o 90043391: études gare souterraine – ph. SIA 1			
	-	3 167 510	100%
<i>Convention-cadre – version 2019 (part Ville: 6,63%)</i>			
Convention N ^o 90046002: déplacement station de lavage			
	-	1 120 653	100%
Convention N ^o 90046003: études de reconfiguration du faisceau B			
	-	307 588	100%
<i>Avenant n^o1 à la convention-cadre – version 2021 (part Ville: 7,38%)</i>			
Convention N ^o 90044688 (remplacée par la convention N ^o 90052088 ci-après)			
Convention N ^o 90049611:			
travaux faisceau B – part Ville 7,55%			
selon accord particulier	4 787 079	2 438 310	29%
<i>Convention-cadre 2024 (part Ville: 7,38% jusqu'au 31.12.25 et 6,97% dès le 1.01.26)</i>			
Convention N ^o 90052088			
(remplaçant la convention N ^o 90044688 ci-dessus): études gare souterraine – ph. SIA 2, 3 et 4			
	7 342 310	1 682 560	18,6%
Total au 30.04.2025	12 129 389	9 210 188	-

A minima, une nouvelle convention de financement concernant la réalisation des travaux de la gare souterraine (projet principal) devra encore être signée entre les Parties d'ici le démarrage desdits travaux.

Futures délibérations

Conformément aux articles 58b LCdF et 35 OCPF, les investissements évités grâce à la réalisation de mesures de substitution financées par des tiers sont à comptabiliser dans le projet s'ils ont un lien fonctionnel, temporel et spatial avec la mesure. A l'inverse, la mesure ne doit pas occasionner de frais supplémentaires pour la Confédération, ni lors de la phase de construction ni durant la phase d'exploitation.

En ce qui concerne la construction, les investissements évités relatifs à la mise en souterrain de l'extension de la gare ont déjà été votés par les Chambres fédérales et déduits de la participation financière des collectivités locales (convention-cadre de juin 2024). Celles-ci ont en parallèle renoncé à la prise en compte ultérieure d'un éventuel investissement évité par la Confédération en lien avec la «solution 1bis». Aucun crédit d'engagement supplémentaire n'est ainsi attendu de la part de la Confédération à ce titre.

Pour la phase d'exploitation, le Canton et la Ville de Genève devront financer une part des frais subséquents des investissements pour la maintenance (entretien d'exploitation, soit le nettoyage et le service hivernal) ainsi que pour la remise en état (entretien de construction) des éléments du projet dont ils sont responsables. Ces coûts ne sont toutefois pas encore estimés et devront être conventionnés de manière spécifique, d'ici le début des travaux.

Autorisation de construire et délai de réalisation

Selon l'état actuel du planning, les études et la procédure d'approbation des plans du projet principal (construction de la gare souterraine) se dérouleront jusqu'en 2029. L'enquête publique est prévue mi-2027. Les travaux, qui dureront environ neuf ans, devraient commencer au plus tôt en 2030, en fonction de la durée de la procédure. L'objectif de mise en service du nouveau quai souterrain est prévue en 2038 (horaire 2039), bien que certains travaux en gare existante durent jusqu'en 2040. La part prépondérante des dépenses pour la Ville de Genève se situera donc de 2030 à 2040.

Référence au 19^e plan financier d'investissement (PFI)

La participation financière complémentaire de Ville de Genève au projet d'extension du nœud de Genève n'est pas prévue au 19^e PFI.

Budget de fonctionnement

La Ville conventionnera l'entretien des espaces publics et/ou des ouvrages existants ou à créer avec les CFF en temps opportun.

Charges financières annuelles

La charge financière annuelle nette, comprenant les intérêts au taux de 1,5% et les amortissements au moyen de 30 annuités, se montera à 3 324 000 francs.

Régime foncier

Les CFF seront propriétaires, par défaut et sauf convention spécifique, de l'ensemble des nouvelles infrastructures et installations réalisées, hors transformation d'éventuelles infrastructures déjà existantes.

Les aspects fonciers relatifs à la réalisation du projet, lorsqu'ils concernent les propriétés de la Ville de Genève, seront traités par une proposition ultérieure spécifique.

Information publique

La communication du projet d'extension du nœud de Genève s'intègre dans le dispositif de communication du programme Léman 2030, piloté par les CFF. La Ville est associée pour les aspects touchant à la gare de Genève.

Service gestionnaire et bénéficiaire

Le service gestionnaire et bénéficiaire est la Direction du département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité (DACM).

**Récapitulatifs des coûts d'investissement et planification des dépenses d'investissement - [A/B]
Impact sur le budget de fonctionnement - [C]**

Objet: Crédit complémentaire de 79 938 000 francs, destiné à l'octroi d'une subvention d'investissement aux Chemins de fer fédéraux, à titre de participation aux dépenses pour les études et les travaux d'extension du nœud ferroviaire de Genève (gare de Cornavin).

A. SYNTHÈSE DE L'ESTIMATION DES COÛTS (francs)

	Montant	%
Part Ville de Genève, études et travaux, selon convention-cadre 2024 (6, +97% du projet global, arrondie) > base de prix avril 2014 - IRF = 131,2	145 285 000	72,50%
Renchérissment > base de prix octobre 2024 – IRF = 150,1	20 930 000	10,50%
TVA 8,1% (arrondie)	13 463 400	6,75%
Intérêts intercalaires	20 363 600	10,25%
Sous-total	200 042 000	100,00%
Dont à déduire: crédit PR-1185	- 120 204 000	
Total net du crédit complémentaire demandé	79 838 000	

B. PLANIFICATION ESTIMÉE DES DÉPENSES ET RECETTES D'INVESTISSEMENT (francs)

Année(s) impactée(s)	Dépenses brutes	Recettes	Dépenses nettes
Dépenses effectives 28.02.2025 (PR-1185)			9 211 000
Estimation dépenses mars à décembre 2025			8 363 000
Année vote crédit complémentaire: 2026			3 216 000
2027			3 498 000
2028			1 901 000
2029			1 950 000
2030-2040 (travaux projet principal)			171 903 000
Totaux	79 838 000	0	200 042 000

C. IMPACT ANNUEL SUR LE BUDGET DE FONCTIONNEMENT (francs) (nouvelles charges et nouveaux revenus)

Estimation des charges et revenus marginalement induits par l'exploitation de l'objet du crédit

Service bénéficiaire concerné: Direction du DACM

CHARGES

		Postes en ETP
30 - Charges de personnel		
31 - Charges de biens, services et autres charges d'exploitation		
31- Charges d'entretien des bâtiments		
33/34 - Frais financiers (intérêts et amortissements du PA)	3 324 400	
36/37 - Subventions et dédommagements accordés		
Total des nouvelles charges induites		0

REVENUS

40/42 - Revenus fiscaux et taxes	
43 - Revenus divers	
44 - Revenus financiers (vente, loyer, fermage ...)	
46 - Subventions et dédommagements reçus	
Total des nouveaux revenus induits	0

Impact net sur le résultat du budget de fonctionnement	- 3 324 400
---	--------------------

Au bénéfice de ce qui précède, nous vous invitons, Mesdames les conseillères municipales, Messieurs les conseillers municipaux, à approuver le projet de délibération ci-après.

PROJET DE DÉLIBÉRATION

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

vu l'accord du 14 juin 2024 intervenu entre la Confédération suisse, représentée par l'Office fédéral des transports, la République et canton de Genève, la Ville de Genève et les Chemins de fer fédéraux suisses CFF Infrastructure, relatif à l'extension de capacité du nœud de Genève;

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit complémentaire de 79 838 000 francs, destiné au versement d'une subvention d'investissement aux Chemins de fer fédéraux (CFF), à titre de participation aux dépenses pour les études et les travaux d'extension du nœud ferroviaire de Genève (gare de Cornavin).

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 79 838 000 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier, à laquelle il convient d'ajouter le crédit d'étude voté le 27 septembre 2016 de 120 204 000 francs (PR-1185, N° PFI 140.015.00), soit un total de 200 042 000 francs, sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif et amortie au moyen de 30 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2040 à 2069.

Art. 4. – Le Conseil administratif est autorisé à épurer, radier, modifier ou constituer toute servitude à charge et/ou au profit des parcelles faisant partie du périmètre concerné, nécessaire aux travaux projetés.

Annexes: – Schémas illustratifs du projet
– Convention cadre du 14 juin 2024
– Communiqué de presse du 1^{er} octobre 2024

Annexe 1



Fig. 1 - Vue d'ensemble du projet d'extension de la gare de Genève-Cornavin (source : CFF)



Fig. 2 - Vue d'ensemble des opérations de la future gare de Genève (source : CFF)

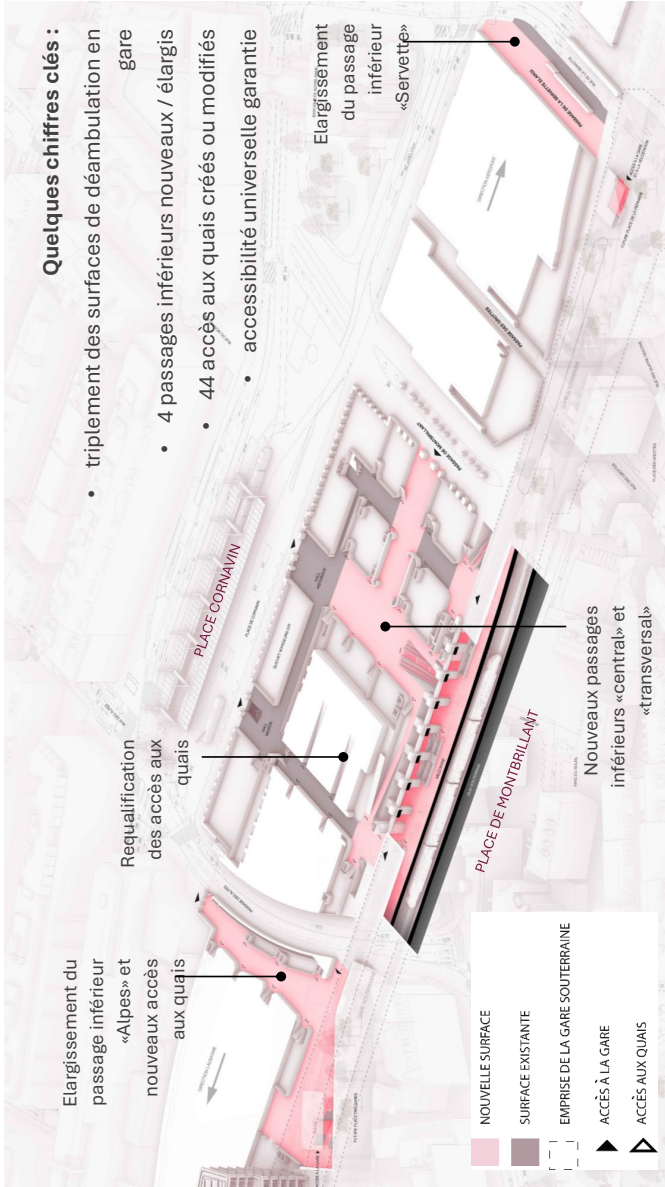
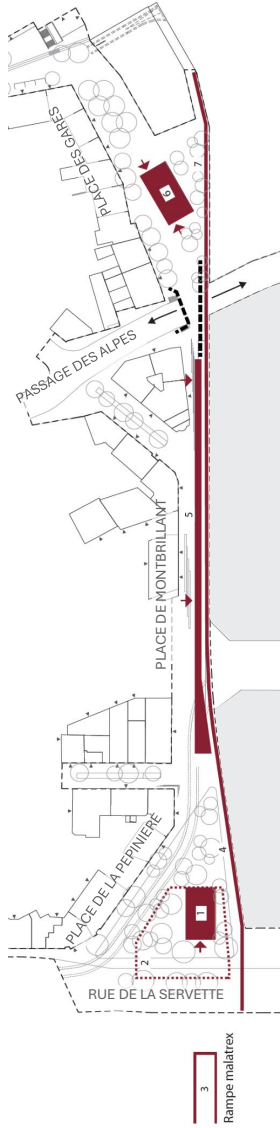


Fig. 3 - Croquis de la future gare de Genève avec ses nouveaux espaces de circulation (source : CFF)



- 1. Emergence place Pépinière
- 2. Vélostation
- 3. Rampe d'accès à la vélostation (rue Malatrex)
- 4. Façade «Front-Jura»: façade, marquise, Pépinière
- 5. Façade «Front-Jura»: façade principale et auvent
- 6. Emergence place des Gares
- 7. Façade «Front-Jura»: place des Gares

Fig. 4 - Croquis des objets architecturaux développés par la Ville de Genève sur le Front-Jura (source : groupement MAP 2023)



Fig. 5 - Images illustratives des objets architecturaux développés par la Ville de Genève sur le Front-Jura (source : groupement MAP 2023)



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC
Office fédéral des transports OFT
Division Infrastructure

Convention-cadre du 14 juin 2024 relative à l'extension de capacité du nœud de Genève

Référence : BAV-232-8/11/12/21/12/5/4

La présente convention est conclue entre

la Confédération suisse,
représentée par
l'Office fédéral des transports OFT

(ci-après : Confédération ou OFT),

commanditaire 1

la République et canton de Genève
soit pour elle le Conseil d'Etat, représenté par
le Département du territoire et le Département de la santé et des mobilités

(ci-après : le Canton),

commanditaire 2

la Ville de Genève

(ci-après : la Ville)

commanditaire 3

et

les Chemins de fer fédéraux suisses CFF
Infrastructure

(ci-après : les CFF)

gestionnaire d'infrastructure

**concernant l'étude, la réalisation et le financement d'un
projet de substitution au projet décidé par l'Assemblée
fédérale ainsi que de mesures connexes**



Référence : BAV-232-8/11/12/21/12/5/4

1. Historique

- 1.1 Le 21 décembre 2009, la Confédération, par l'Office fédéral des transports (OFT), les Cantons de Vaud et de Genève ainsi que les CFF ont signé une convention-cadre relative au développement de l'offre et des infrastructures sur la ligne Lausanne - Genève-Aéroport.
- 1.2 Afin de disposer d'une vision globale de l'offre ferroviaire nécessaire dans la région lémanique à l'horizon 2030, cette convention-cadre fixe les objectifs, établit les phases de réalisation ainsi qu'une planification prévisionnelle et précise les modalités du préfinancement, respectivement du financement par les Cantons.
- 1.3 Pour que cette convention-cadre puisse être mise en œuvre, le Grand Conseil de la République et Canton de Genève a adopté le 27 janvier 2011 la loi sur le développement des infrastructures ferroviaires qui permet la mise en œuvre des projets prévus dans la convention-cadre précitée.
- 1.4 Le projet d'extension de la capacité du nœud de Genève est basé sur l'Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 [RS 742.140.1], art. 1 al. 2 let. b.
- 1.5 Les CFF ont conduit entre 2011 et 2012 une étude préliminaire d'extension en surface de la gare de Genève-Cornavin.
- 1.6 En 2012-13, une expertise indépendante avec une estimation des coûts à $\pm 50\%$ a été commandée par le Canton et la Ville afin de développer une variante de gare souterraine et de la comparer avec le projet d'extension en surface.
- 1.7 Sur la base des résultats de cette expertise, une convention (n° 90039314) a été signée par les commanditaires en décembre 2013 fixant les modalités et le financement des premières phases d'études (études préliminaires et d'avant-projet d'une solution en surface et d'une solution souterraine). Ces études ont pu être engagées sous la conduite des CFF, en étroite collaboration avec le Canton et la Ville ainsi qu'avec l'OFT. L'étude préliminaire de plusieurs variantes de solution souterraine a mis en évidence un écart significatif des coûts et des délais par rapport à l'expertise (estimation des coûts à $\pm 30\%$).
- 1.8 Dès lors, le Groupe décisionnel pour la gare de Genève (GdG) a décidé le 12 décembre 2014 de mandater *ad personam* MM. Edder (CFF) et Bächli (B&H) pour une étude Full Design to Cost (FD2C). Cette étude ayant pour but d'optimiser le projet et de ramener l'estimation du coût de la gare souterraine à 1'600 millions de francs suisses, avec des fonctionnalités conformes au mandat PRODES, étape d'aménagement 2025 (EA 2025), tout en recherchant autant que possible la compatibilité avec le développement futur.
- 1.9 Les bases de la convention d'origine sont le rapport technique d'étude préliminaire du projet optimisé (EP 2015, annexe 3) du 26 octobre 2015 ainsi que le rapport de synthèse des analyses du groupe technique d'accompagnement (GTA) sur les fonctionnalités finales et travaux du 3 novembre 2015 tels que validés par le GdG le 7 novembre 2015.
- 1.10 Le 7 décembre 2015, les parties ont signé la convention portant sur le projet de substitution demandé par le Canton et la Ville au sens des articles 58b de la Loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF) [RS 741.101] et 35 de l'Ordonnance sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPF) [RS 742.120] et sur les mesures connexes concernant le rehaussement d'un quai, le déplacement de la station de lavage (DLR) et la réalisation d'un faisceau de garage (ci-après : convention-cadre 2015).
- 1.11 Le 1^{er} janvier 2016, la législation approuvée par le peuple dans le cadre de la votation FAIF (financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire) du 9 février 2014 est entrée en vigueur, entraînant diverses modifications de la LCdF et de ses ordonnances.

211

Référence : BAV-232-8/11/12/21/12/5/4

- 1.12 Le 22 septembre 2016, le Grand Conseil de la République et canton de Genève a adopté la loi 11912 ouvrant un crédit d'étude et d'investissement de 425,28 millions de CHF relatif à l'extension de capacité du nœud ferroviaire de Genève.
- 1.13 Le 26 septembre 2016, le Conseil municipal de la Ville de Genève a voté l'ouverture d'un crédit d'un montant de 120,204 millions de CHF, destiné à l'octroi d'une subvention d'investissement conditionnellement remboursable, à titre de participation aux dépenses pour les études et les travaux d'extension du nœud ferroviaire de Genève (gare Cornavin, PR-1185), approuvée par décision du département présidentiel du Conseil d'Etat le 16 novembre 2016 (cf. art. 30 al. 1 Loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984 et son règlement d'application du 31 octobre 1984 (B 6 05 et B 6 05.01)).
- 1.14 Le 5 avril 2019, le Comité de pilotage (COPIL) Genève-Cornavin a décidé d'adapter différents chapitres de la convention-cadre 2015 ainsi que son annexe 1 afin de consolider la structure du projet, dans le respect des articles 5 et 21 de l'OCPF (ci-après : convention-cadre 2019).
- 1.15 Le 18 décembre 2019, la dernière partie a signé la convention n° 90046002 concernant la réalisation du déplacement de l'installation de lavage au défilé (DLR) de la gare de Genève, dans le cadre de l'opération anticipée I et sur la base de la convention-cadre 2019.
- 1.16 Le 9 octobre 2020, le COPIL a validé l'intégration des commandes complémentaires « Passage inférieur de la Servette », « Passage inférieur des Alpes » et « mesures en gare existante pour les flux » (nouveaux passages inférieurs central + transversal + accès aux quais en gare existante). La clé de répartition relative au financement de la gare souterraine a été adaptée sur la base d'un calcul tenant compte des avantages retirés au sens de l'art. 35a LCdF, et fixée dans l'avenant No 1 à la convention-cadre 2019.
- 1.17 Le 19 août 2022, la dernière partie a signé la convention n° 90049611 concernant la réalisation de la reconfiguration du faisceau B de la gare de Genève et la réalisation d'une base logistique dans le faisceau D, dans le cadre de l'opération anticipée IV et sur la base de la convention-cadre 2019 ainsi que de son avenant No 1.
- 1.18 Le 15 mars 2024, le Parlement fédéral a pris connaissance du Message concernant l'état d'avancement et la modification des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire ainsi que la Perspective Rail 2050, validant
 - a) la prise en compte à hauteur de 350 millions de francs de l'investissement évité par la Confédération au sens de l'art. 35, al. 4 OCPF dans le cadre de l'étape d'aménagement 2035 (EA 2035) grâce à la mise en souterrain de l'extension de la gare de Genève Cornavin dans le cadre de l'EA 2025,
 - b) la réalisation d'un tunnel long à deux voies entre la gare de Cornavin et l'aéroport (solution 1bis) en lieu et place de la variante de base prévoyant un tunnel court à une voie au titre de mesure de substitution au sens de l'art. 58b, al. 2 LCdF, conformément au souhait conjoint du Canton et de la Ville, lesquels se sont engagés à financer les surcoûts correspondants.

Référence : BAV-232-8/11/12/21/12/5/4

1.19 Le 14 juin 2024, le COPIL a décidé d'adapter la convention-cadre 2019 ainsi que son annexe 1 afin de tenir compte :

- a) de la décision du Parlement selon ch. 1.18 et Arrêté fédéral du 15 mars 2024,
- b) de la décision du COPIL du 24 mai 2022 d'intégrer au projet ferroviaire divers objets étudiés par la Ville sur le Front Jura, dont les surcoûts seront financés par la Ville et le Canton,
- c) de la décision du COPIL du 3 juillet 2023 d'intégrer au projet ferroviaire les mesures conservatoires nécessaires en vue de l'élargissement du pont de l'Écu et de la réalisation de la halte de Châtelaine, dont les surcoûts seront financés par le Canton,
- d) de la décision du COPIL du 13 novembre 2023 d'arrêter le cadre du projet ferroviaire à la gare souterraine et aux mesures supplémentaires en gare nécessaires pour assurer un flux de personnes sûr, en excluant cependant la mise en conformité des quais existants.

Dès lors les parties conviennent de ce qui suit.

2. Objet de la convention

2.1 La présente convention a pour objectif de fixer le périmètre ainsi que les modalités financières et organisationnelles des phases d'étude et de réalisation de l'extension de capacité du nœud de Genève. Elle définit ou rappelle les principes généraux en matière :

- de fonctionnalités du nœud ferroviaire de Genève au terme de la réalisation des objets mentionnés au ch. 2.2 ci-après ;
- de cadre financier général pour l'étude et la réalisation de l'ensemble des objets mentionnés au ch. 2.2. ci-après ;
- de répartition et formalisation du financement de l'investissement et des coûts subséquents entre les commanditaires ;
- d'organisation.

2.2 Au sens de la présente convention, l'extension de capacité du nœud de Genève comprend les constructions et installations principales suivantes :

- Gare souterraine
 - déplacement de l'installation de lavage au défilé (DLR)
 - reconfiguration de l'avant-gare en surface (notamment faisceau B)
 - secteur « Lausanne » : trémie et tunnel à double voie
 - secteur « Gare » :
 - création de 2 voies souterraines en gare, y compris liaison Est et adaptations nécessaires en surface
 - exhaussement du quai 4 au sens de la loi sur l'égalité pour les handicapés [LHand, RS 151.3]
 - élargissement du passage inférieur de la Servette (PI Servette)
 - élargissement du passage inférieur des Alpes (PI Alpes)
 - mesures supplémentaires en gare pour assurer un flux de personnes sûr¹, comprenant
 - les adaptations en gare existante selon l'avant-projet actualisé 2024
 - deux diagonales supplémentaires, dans les têtes ouest de la gare souterraine et de la gare existante

¹ Voir annexe 4: Rapport de synthèse de mai 2024 de l'avant-projet actualisé 2024

Référence : BAV-232-8/11/12/21/12/5/4

- objets étudiés par la Ville sur le Front Jura², comprenant
 - la façade
 - les émergences Place des Gares et Place de la Pépinière
 - la vélostation Place de la Pépinière y compris rampe d'accès Malatrex
 - les mesures conservatoires nécessaires à l'élargissement envisagé du passage supérieur franchissant la rue des Alpes (PS Alpes)
- secteur « Aéroport » : trémie, tunnel et liaison Ouest à double voie, mesures conservatoires en vue de l'élargissement du pont de l'Ecu et de la réalisation de la halte de Châtelaine³
- Projets connexes

Ces projets ne sont pas directement constitutifs de la gare souterraine, mais y sont liés fonctionnellement, géographiquement et/ou temporellement :

 - renouvellement 1 : 1 de l'enclenchement de Cornavin
 - renouvellement du DLR
 - reconstruction du passage supérieur de l'Avenue de la Paix (PS de la Paix)
 - création d'un faisceau de garage

Cette liste, établie sur la base de l'état EP 2015, n'est pas exhaustive.

Toute évolution ultérieure du projet doit pouvoir être attribuée soit à la gare souterraine, soit aux projets connexes.

3. Fonctionnalités, standards et coûts

3.1 Fonctionnalités

Les éléments principaux déterminant les fonctionnalités de la gare souterraine de Genève sont définis par le projet d'offre 2035 (PO 2035). Toutefois, dans le cadre du projet EA 2025 d'augmentation de la capacité du nœud de Genève objet de la présente convention, la largeur des quais existants n'est pas modifiée, ce qui a pour conséquence que le nœud en lui-même ne pourra absorber dans un premier temps qu'une partie des prestations supplémentaires prévues par le PO 2035.

3.2 Exigences, standards de construction

L'étude et la réalisation des constructions et des installations seront effectuées dans le respect des lois en vigueur, des règlements, des instructions et des directives applicables au sein des CFF ainsi que des normes SIA et VSS valables au moment de l'élaboration du projet.

3.3 Coûts

3.3.1 Les montants de référence pour les investissements nécessaires à l'augmentation de la capacité du nœud de Genève ont été définis dans le cadre de l'EP 2015.

Les montants de référence pour les éléments intégrés ultérieurement sont issus :

- des études d'avant-projet de 2021 en ce qui concerne l'élargissement du PI Servette, l'élargissement du PI Alpes ainsi que l'allongement du tunnel et la création d'une 2e voie en direction de l'aéroport (solution 1bis),
- des études complémentaires de 2024 en ce qui concerne les mesures supplémentaires en gare pour assurer un flux de personnes sûr,

² Voir annexe 5: Rapport de synthèse de mai 2024 de l'avant-projet du Front-Jura 2023

³ Voir annexe 6: Noto de synthèse de mai 2024 concernant les mesures conservatoires en vue de l'élargissement du pont de l'Ecu et de la réalisation de la halte de Châtelaine

Référence : BAV-232-8/11/12/21/12/5/4

- de l'avant-projet de 2023 des objets étudiés par la Ville en ce qui concerne la façade sur le Front Jura, les émergences Place des Gares et Place de la Pépinière, la vélostation Place de la Pépinière y compris rampe d'accès Malatex ainsi que les mesures conservatoires nécessaires à l'élargissement envisagé du PS Alpes.

3.3.2 Le renchérissement dû à l'indexation est calculé avec l'indice du renchérissement de la construction ferroviaire (IRF) de l'OFS.

3.3.3 Les coûts d'investissement du projet d'augmentation de la capacité du nœud de Genève sont détaillés par objet dans le tableau ci-dessous.

Objet	Montant en CHF ¹
Gare souterraine	
Trémie Ouest à simple voie	177'640'000.--
Tunnel Ouest à simple voie	193'420'000.--
Liaison Ouest à simple voie	96'890'000.--
Gare souterraine	301'060'000.--
Avant-gare en surface (Vorbahnhof)	138'830'000.--
Liaison Est à double voie	87'870'000.--
Tunnel Est à double voie	173'590'000.--
Trémie Est à double voie (excl. renouvellement PS de la Paix)	139'900'000.--
Acquisitions foncières	50'490'000.--
Travaux de génie civil à apporter sur le Bâtiment de service Montbrillant	16'180'000.--
Déplacement de l'installation de lavage au défilé (DLR)	27'600'000.--
Rehaussement du quai 4	17'950'000.--
Élargissement du PI de la Servette	11'000'000.--
Élargissement du PI des Alpes	27'000'000.--
Mesures supplémentaires en gare pour assurer un flux de personnes sûr	309'000'000.--
Surcoût pour trémie, tunnel et liaison ouest à double voie (solution 1bis)	286'010'000.--
Surcoût dû à la réalisation des objets étudiés par la Ville sur le Front Jura	29'000'000.--
Surcoût dû aux mesures conservatoires pont de l'Ecu / halte de Châtelaine	1'000'000.--
Coût total gare souterraine	2'084'430'000.--
Projets connexes	
Renouvellement 1:1 de l'enclenchement de Cornavin	131'500'000.--
Renouvellement du PS de la Paix	11'300'000.--
Renouvellement de l'installation de lavage au défilé (DLR)	8'300'000.--
Création d'un faisceau de garage	56'100'000.--
Coût total projets connexes	207'200'000.--
Sous-total travaux	2'291'630'000.--
Impacts sur l'exploitation	41'570'000.--
TOTAL hors TVA ²	2'333'200'000.--

¹ Valeurs moyennes, y compris frais généraux d'administration 2% (FGA), +/- 30%

² Indice de référence IRF = 131.2 (avril 2014)

3.4 Définition et modification du cadre de référence relatif aux fonctionnalités et aux coûts

3.4.1 Les éléments principaux définis au ch. 2.2 constituent le cadre de référence pour toutes les phases d'étude de projet jusqu'à l'achèvement de la construction.

Référence : BAV-232-8/11/12/21/12/5/4

3.4.2 La ou les partie(s) requérant une modification du cadre de référence (commande complémentaire) devra/devront démontrer la cohérence entre les fonctionnalités requises pour l'extension de la capacité du nœud de Genève et les coûts correspondants nouvellement définis. Si la modification implique des surcoûts ou des économies, ils seront en principe à la charge ou au bénéfice du commanditaire requérant. Les clés de répartition définies au chapitre 4 seront adaptées en conséquence, tout en tenant compte, le cas échéant, des avantages éventuels de la modification pour tous les commanditaires.

3.4.3 Toute modification du cadre de référence selon ch. 3.4.1 fera l'objet d'un avenant à la présente convention.

4. Financement

4.1 Structuration du projet

4.1.1 Les constructions et installations nécessaires à l'extension de capacité du nœud de Genève, définies au ch. 2.2, se différencient entre les objets constitutifs du projet de gare souterraine d'une part, et les projets connexes d'autre part.

4.1.2 Les objets constitutifs de la gare souterraine sont financés sur la base de la clé de répartition définie au ch. 4.2.2.

4.1.3 Les projets connexes sont financés selon le mode de financement défini par leur commanditaire. Ce mode de financement ne fait pas l'objet de la présente convention.

4.2 Clé de répartition pour la gare souterraine

4.2.1 Le projet de gare souterraine tel que défini au ch. 2.2 est considéré, au sens de l'art. 58b LCDF, comme une mesure de substitution demandée par le Canton et la Ville.

4.2.2 La répartition détaillée du financement est présentée à l'annexe 1. Le tableau ci-dessous indique la clé de financement définie pour la gare souterraine, applicable tant aux coûts d'investissement qu'aux coûts subséquents.

Confédération	76.82%
Canton	16.21%
Ville	6.97%

4.2.3 Au vu du caractère particulier du projet de substitution et compte tenu du fait :

- qu'il n'est pas possible de distinguer les risques inhérents au projet de base décidé par le Parlement fédéral des risques spécifiquement liés au projet de substitution et
- que les analyses de risques de l'étude préliminaire de juin 2014 pour une variante en surface et de l'EP 2015 présentent une fourchette de risque dans des proportions comparables,

il est décidé que les risques et surcoûts, de même que les économies sur le coût du projet de gare souterraine sont répartis entre les commanditaires selon la clé définie au ch. 4.2.2.

4.2.4 Les impacts financiers sur l'exploitation (mentionnés dans le tableau au ch. 3.3.3) sont pris en charge conformément aux dispositions de l'Ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF) [RS 742.122]. Le cas échéant, la part à charge du projet de gare souterraine est répartie entre les commanditaires selon la clé définie au ch. 4.2.2.

Référence : BAV-232-8/11/12/21/12/5/4

4.3 Financement des coûts d'investissement

- 4.3.1 Les commanditaires assurent le financement de chaque phase de projet séparément dans le cadre de conventions de mise en œuvre (CMO). Celles-ci préciseront la forme des contributions (prêts conditionnellement remboursables ou à fonds perdu).
- 4.3.2 Chacun des commanditaires s'assure de la libération des crédits lui incombant, en fonction de la planification des délais de référence (cf. ch. 5.4).
- 4.3.3 Si nécessaire et en fonction de l'avancement des travaux, les différents objets mentionnés au ch. 2.2 peuvent faire l'objet de CMO séparées.
- 4.3.4 La clé de répartition définie au ch. 4.2.2 est applicable pour l'ensemble des CMO ultérieures à l'entrée en vigueur de la présente convention.
- 4.3.5 Si le Parlement fédéral décide dans une étape de développement ultérieure une mesure présentant un lien fonctionnel, temporel et spatial qui peut être évitée grâce à la réalisation de la gare souterraine cofinancée par le Canton et la Ville, les investissements évités seront comptabilisés au sens de l'art. 35, al. 4 OCPF. Une telle modification devrait faire l'objet d'une convention séparée.

4.4 Financement des coûts subséquents des investissements

- 4.4.1 Conformément aux articles 58b LCdF et 35 OCPF, le Canton et la Ville prennent en charge la part des frais subséquents des investissements pour la remise en état (entretien de construction) ainsi que pour la maintenance (entretien d'exploitation, soit le nettoyage et le service hivernal) pour les éléments de la gare souterraine selon ch. 2.2, et ce pendant 40 ans, selon la clé de répartition définie dans le tableau figurant au ch. 4.2.2 ci-dessus.
- 4.4.2 L'application détaillée des dispositions du ch. 4.4.1 fera l'objet de conventions séparées, tenant compte de l'affectation des objets définis au ch. 2.2. Celles-ci devront être en vigueur avant le début des travaux.
- 4.4.3 Dans le cas où une mesure de substitution au sens des art. 58b LCdF et 35 OCPF commandée par le Canton et la Ville s'avérerait indispensable à la mise en œuvre d'une étape d'aménagement ultérieure décidée par le Parlement fédéral, l'exigibilité de leur participation aux coûts subséquents de l'investissement initial s'éteindrait à dater de l'entrée en vigueur de l'Arrêté fédéral correspondant.

5. Organisation

5.1 Maîtrise d'ouvrage

Les CFF sont maître de l'ouvrage ; ils projettent et réalisent les éléments mentionnés au ch. 2.2, sous réserve de dispositions particulières en lien avec les objets étudiés par la Ville.

5.2 Propriété

- 5.2.1 Les CFF sont ou restent propriétaire des installations nouvelles ou aménagées conformément à la présente convention. Toute dérogation à ce principe fera l'objet d'une convention spéciale.
- 5.2.2 Les droits de propriété des ouvrages de tiers touchés sont conservés.

Référence : BAV-232-8/11/12/21/12/5/4

5.3 Gouvernance des projets

- 5.3.1 La gouvernance du projet de gare souterraine est détaillée dans la partie A du Manuel de projet de l'Extension de capacité du nœud de Genève. Les instances décisionnelles sont le Comité de pilotage (COFIL) et le Comité de direction (CODIR), mis sur pied conformément aux dispositions de la Directive sur la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire du DE-TEC.
- 5.3.2 Les projets connexes ne dépendent pas de l'autorité des instances décisionnelles de la gare souterraine. Seuls les aspects déterminants en termes d'interaction et de planning y sont rapportés à des fins de coordination.
- 5.3.3 Au cas où une décision stratégique prise au niveau d'un projet connexe pourrait avoir des incidences sur les fonctionnalités, les coûts ou les délais liés au projet de gare souterraine, son commanditaire est tenu de le soumettre aux instances décisionnelles de cette dernière pour arbitrage.

5.4 Délais

Les CMO de chaque phase de projet définissent la durée de la phase concernée ainsi que l'échéance d'entrée en vigueur de la CMO de la phase suivante.

5.5 Libération des crédits

- 5.5.1 La part de la Confédération est couverte par le crédit d'engagement pour l'EA 2025 ou les conventions sur les prestations avec les CFF.
- 5.5.2 La part cantonale est régie par la loi sur le développement des infrastructures ferroviaires du 27 janvier 2011 [LDIF-GE ; rsGE H 1 60] et par la loi ouvrant un crédit d'étude et d'investissement de 425,28 millions de CHF relatif à l'extension de capacité du nœud ferroviaire de Genève (11912).
- 5.5.3 La part de la Ville est réglée par la délibération du Conseil municipal du 26 septembre 2016 qui a ouvert au Conseil administratif un crédit d'un montant de 120,204 millions de CHF (PR-1185).
- 5.5.4 Conformément aux dispositions de l'art. 35 al. 2 let. c. OCPF, le Canton et la Ville contribuent à fonds perdus.
- 5.5.5 Chacune des parties s'engage à requérir à temps les potentiels crédits complémentaires, nécessaires à couvrir d'éventuels coûts supplémentaires.

5.6 Communication

La communication du projet s'intègre dans le dispositif de communication du programme Léman 2030. La Ville est associée pour les aspects touchant à la gare de Genève.

5.7 Reporting

Les modalités de reporting financier seront formalisées dans le cadre de la CMO de la phase de réalisation.

Référence : BAV-232-8/11/12/21/12/5/4

6. Intégration des conventions existantes

- 6.1 Les adaptations de la présente convention n'ont pas d'effet rétroactif sur les CMO conclues antérieurement entre les CFF, le Canton, la Ville et l'OFT. Les conditions modifiées par avenant ne s'appliquent qu'à dater de l'entrée en vigueur de l'avenant.
- 6.2 Les préfinancements du Canton pour les études citées en annexe 2 sont intégrés dans les coûts de la gare souterraine, et régularisés dans le cadre de la facturation de l'avant-projet sur la base de la clé de répartition applicable selon la CMO correspondante.

7. For

Le Tribunal administratif fédéral connaît par voie d'action en première instance des litiges issus de la présente convention (art. 35 let. a de la loi sur le Tribunal administratif fédéral [LTAF ; RS 173.32]).

8. Dispositions finales

8.1 Modifications

Les compléments et les modifications de la présente convention et de ses parties intégrantes ne sont valables que s'ils sont établis par écrit. Il en va de même de la suppression de l'obligation de forme écrite.

8.2 Exemplaires

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux, un pour chaque signataire.

8.3 Entrée en vigueur et validité

- 8.3.1 La présente convention entre en vigueur dès sa signature par le dernier signataire. Elle remplace à cette date la convention-cadre 2019 ainsi que son avenant No 1.
- 8.3.2 La présente convention est valable aussi longtemps qu'une des CMO ou des conventions de financement des coûts subséquents est en vigueur.

Référence : BAV-232-8/11/12/21/12/5/4

Pour la Confédération
Office fédéral des transports

C. ILW

Christa Hostettler
Directrice

Berne, le 14.10.2024

AB. Remund

Anna Barbara Remund
Sous-directrice

Au nom de la République et canton de Genève, soit pour elle le Conseil d'Etat

Antonio Hodgers
Conseiller d'Etat
chargé du Département du territoire

Genève, le 20. septembre 2024

Pierre Maudet
Conseiller d'Etat
chargé du Département de la santé
et des mobilités

Au nom de la ville de Genève

FRP

Frédérique Perler
Conseillère administrative

Genève, le 1^{er} octobre 2024

Chemins de fer fédéraux suisses CFF

Vincent Ducrot

Vincent Ducrot
CEO

Berne, le 26.6.2024

Peter Kummer

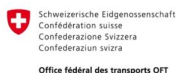
Peter Kummer
Responsable Infrastructure
Membre de la direction du groupe

Référence : BAV-232-21/11/22/112/5/4

Annexe 1 : tableau de financement

		Montants en millions de francs, prix d'avril 2014 (IRF = 131,2)					
		Total	Confédér.	Canton	Ville	CFF (Voyageurs ou Immobilier)	Selon OARF ⁽¹⁾
Travaux selon EP 2015							
+ décisions COPIL 09.10.2020, 08.10.2021, 24.05.2022, 03.07.2023, 13.11.2023							
(hors TVA)							
Gare souterraine							
1.	Tramé Ouest à simple voie	177,64					
2.	Tunnel Ouest à simple voie	193,42					
3.	Liaison Ouest à simple voie	96,89					
4.	Gare souterraine	301,06					
5.	Avant-Gare en surface	138,83					
6.	Liaison Est à double voie	87,87					
7.	Tunnel Est à double voie	173,59					
8.	Trémie Est à double voie (excl. renouvellement PS de la Paix)	139,90					
9.	Acquisitions foncières	50,49					
10.	Travaux génie civil à apporter sur le Bâtiment de service Montbrillant	16,18					
12.	Déplacement de l'installation de lavage au défilé (DLR) (excl. renouvellement)	27,60					
16.	Réhaussement du quai 4	17,95					
17.	Elargissement du PI de la Servette	11,00					
18.	Elargissement du PI des Alpes	27,00					
19.	19bis Mesures supplémentaires en gare pour assurer un flux de personnes sûr	309,00					
20.	Surcoût pour trémie, tunnel et liaison ouest à double voie (solution 1bis)	286,01					
21.	Surcoût dû à la réalisation des objets étudiés par la Ville sur le Front Jura	29,00					
22.	Surcoût dû aux mesures conservatoires pont de l'Écu / halte de Châtelaine	1,00					
	Total gare souterraine	2'084,43	1'601,28	337,83	145,32	0,00	0,00
	<i>Cf le applicable pour les investissements et les coûts subséquents de la gare souterraine</i>	<i>700,00</i>	<i>76,82</i>	<i>76,21</i>	<i>6,97</i>		
	10.a Renouvellement 1 : 1 enclenchement	131,50	131,50				
	11. Renouvellement du PS de la Paix	11,30			11,30		
	13. Création d'un faisceau de garage	56,10					
	13a. Faisceau de garage	32,80	31,10			1,70	
	13.b Voie longue IH	3,40	3,40				
	13c. Base IH	11,40					
	13d. Magasin ESP	3,40					
	13e. BS-IH	5,10	5,10				
	14. Renouvellement DLR	8,30					8,30
	Total projets connexes	207,20	185,90	0,00	11,30	10,00	0,00
	Sous-total travaux	2'291,63	1'787,18	337,83	156,62	10,00	0,00
	15. Impacts sur l'exploitation	41,57					41,57
	TOTAL à comparer avec EP 2015	2'333,20	1'787,18	337,83	156,62	10,00	41,57

1) Ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire [RS 742.122]



Communiqué de presse, le 1^{er} octobre 2024

Gare souterraine de Genève: davantage de trains et trois fois plus d'espace en gare pour les voyageurs

L'avant-projet de la gare souterraine de Genève est désormais terminé. Il a été présenté à la presse, aujourd'hui 1^{er} octobre 2024, en présence de l'ensemble des partenaires: CFF, Office fédéral des transports (OFT), Canton et Ville de Genève. Avec sa mezzanine souterraine et ses nouveaux passages inférieurs, la nouvelle infrastructure triplera les espaces de cheminement pour la clientèle. Un nouveau quai souterrain à deux voies, de 420 mètres de long, permettra d'accueillir plus de trains. Les travaux, budgétés à deux milliards de francs et d'une durée d'environ neuf ans, devraient commencer au plus tôt en 2030, en fonction de la durée de la procédure.

Gare frontière, entre la Suisse et le Sud et l'Ouest de l'Europe, située sur l'axe structurant Est-Ouest, la gare principale de Genève est la troisième gare de Suisse en termes de fréquentation après Zurich et Berne. Chaque jour, ce sont en effet 171'000 personnes qui y transitent, la traversent ou en fréquentent les commerces et services. La mise en service du Léman Express, en 2019, a engendré une forte hausse des trains en gare de Genève. Celle-ci accueille désormais près de 800 trains par jour, tous trafics voyageurs confondus (régional, national et international). De nombreux trains, y compris du Léman Express, connaissent d'importantes saturations, essentiellement aux heures de pointe. Aujourd'hui, la gare de Genève atteint ses limites en termes de capacité d'accueil des trains et des personnes et doit donc être agrandie et réaménagée.

Projet inscrit au programme « Léman 2030 », la gare souterraine de Genève permettra de transporter plus de voyageurs pour répondre à l'essor inédit des besoins en déplacement sur l'Arc lémanique et dans le Grand Genève. Le but est d'améliorer l'offre avec la possibilité d'accueillir quatre trains supplémentaires par heure et par sens dès sa mise en service. Cette capacité supplémentaire contribuera, entre autres, à la mise en œuvre de la cadence au quart d'heure entre Genève et La Plaine.

C'est aujourd'hui que les partenaires du projet (CFF, Office fédéral des transports, Canton et Ville de Genève) ont dévoilé l'ensemble des aménagements prévus dans le cadre de ce projet. D'un point de vue purement ferroviaire, les éléments principaux du projet sont la construction de deux voies souterraines. Elles seront reliées au reste du réseau par deux tunnels (un tunnel en direction de Lausanne et l'autre en direction de l'aéroport de Genève-Cointrin). La connexion se fera au niveau du quartier des Nations (Pregny-Chambésy), et au quartier de l'Etang (Vernier). Au total, quelque 6 kilomètres de nouveau tracé ferroviaire en souterrain seront réalisés.

Description du projet

Les voyageurs pourront emprunter les trains transitant par la gare souterraine à partir d'un quai central, entre les deux nouvelles voies. Ce nouveau quai souterrain, d'une longueur de 420 mètres, se situera en partie sous le quai 4 et sous la place de Montbrillant.

Le quai souterrain et ses deux voies seront surplombés d'une grande mezzanine qui permettra à la clientèle de se déplacer confortablement, notamment via deux accès extérieurs côté Montbrillant. En gare, les déplacements seront considérablement améliorés grâce à de nouveaux espaces de circulation (deux nouveaux passages inférieurs créés et un passage inférieur existant élargi) qui viendront faciliter sa traversée et l'accès aux quais.

Elément central de la gare optimisée, le nouveau passage inférieur central, construit dans la continuité du hall historique, disposera de 20 mètres de largeur. Il permettra de transiter de manière facilitée entre la place Cornavin, le tram, le quai souterrain et le Nord de la gare, de même que pour accéder aux trams, trolleys, bus et car qui desservent le principal pôle ferroviaire de Genève.

A l'Est, un nouveau passage inférieur sera également créé pour permettre la traversée de la gare et l'accès aux quais depuis la rue des Alpes. A l'Ouest, le confort des utilisateurs de la gare sera renforcé avec l'élargissement de 11,5 mètres du passage inférieur situé rue de la Servette.

Grâce à cette refonte complète des passages inférieurs et des accès aux quais, la surface dédiée aux déplacements à l'intérieur de la gare sera multipliée par trois, passant de 4'800 m² à 14'000 m².

La fonction multimodale du site sera en outre renforcée. Les trois nouveaux passages creusés dans l'infrastructure existante assureront des changements plus rapides et confortables entre les différents modes de transport : bus, tram, vélo, taxi, marche, train.

Le projet de gare souterraine prévoit en outre la rénovation du quai 4, qui accueille notamment les trains TGV en provenance de Paris et à destination de Lausanne. En effet, ce quai sera entièrement démolit et reconstruit pour les besoins du chantier de la gare souterraine ; celui-ci permettra à terme un accès aux trains de plain-pied.

Travaux durant la prochaine décennie

L'avant-projet étant désormais terminé, les prochaines étapes consisteront à élaborer un projet de construction dont l'objectif est d'affiner encore davantage les plans et les coûts. Suivra la procédure d'approbation des plans, qui inclut notamment la mise à l'enquête publique du projet, laquelle pourrait avoir lieu à partir de la fin 2027. La durée de la procédure jusqu'à l'obtention du permis de construire puis son entrée en force dépendra des éventuels oppositions et recours. La mise en service de la gare souterraine est prévue pour 2038.

Gare souterraine : l'évolution du projet

Le projet de gare souterraine est le plus grand chantier ferroviaire à Genève du XXI^{ème} siècle. Son budget est aujourd'hui estimé à environ 2 milliards de francs, porté par la Confédération (77%), le Canton de Genève (16%) et la Ville de Genève (7%).

Le projet initial de gare souterraine prévoyait la construction d'un quai souterrain doté de deux voies ainsi que deux tunnels d'accès, dont un à voie unique en direction de l'aéroport. Estimé à 1,6 milliard de francs mais limité en termes de capacité, ce projet a été optimisé ces dernières années par l'ajout d'une voie supplémentaire dans le tunnel côté aéroport ainsi que de passages inférieurs additionnels en gare.

CFF SA

Communication

Rue de la Gare de triage 7, 1020 Renens

Tel. +41 512 20 43 43

presse@cff.ch / www.cff.ch

Le projet de la gare souterraine viendra compléter la transformation du bâtiment voyageurs de la gare de Genève, réalisée entre 2010 et 2014, qui avait déjà considérablement amélioré les flux et l'accessibilité de la gare.

Visite 3D de la gare : <https://youtu.be/379YcCzBaK8?si=pbWp0L3w5ML7V8mt>
Page projet : [Genève: gare souterraine | CFF \(sbb.ch\)](#)

Renseignements complémentaires :

Les visuels 3D sont à retrouver sur sbb.ch/mediacorner

CFF : Service de presse, 051 220 43 43

Office fédéral des transports : Service de presse, 058 462 36 43, presse@bav.admin.ch

Canton de Genève : Sophie Davaris, Secrétaire générale adjointe en charge de la communication, Département de la santé et des mobilités, +41 22 327 96 19, sophie.davaris@etat.ge.ch

Ville de Genève : Marc Moulin, collaborateur personnel de la magistrate, +41 76 210 48 16, marc.moulin@ville-ge.ch