



## À Genève, les trains avancent grâce à des voies de garage

**Xavier Lafargue**

### Transport ferroviaire

**L'inauguration de la gare de Meyrin ce 1<sup>er</sup> juillet aura des répercussions directes sur l'extension souterraine de celle de Cornavin.**

Ah, le charme des inaugurations... Vous l'avez remarqué? Il y a toujours ici et là quelques grilles et engins de chantier qui traînent encore. La cérémonie marquant la fin des travaux de la nouvelle gare de Meyrin, ce 1<sup>er</sup> juillet, n'a pas échappé à la règle. Mais l'ensemble est réussi, avec des quais rallongés et des équipements repensés pour la mobilité douce. Ce qui n'est pas négligeable en pleine Zimeysaver, la zone industrielle Meyrin-Satigny-Vernier qui accueille chaque jour des milliers d'employés.

Il s'agit de la cinquième et avant-dernière gare située sur le tronçon La Plaine-Cornavin à être modernisée, «l'une des plus vieilles», rappelle Peter Jedelhauser, responsable du programme Léman 2030 aux CFF. Celle de Vernier suivra, d'ici à 2024.

Léman Express, TGV, TER et convois de marchandises: chaque jour, environ 140 rames empruntent cet axe. Pourtant, la gare elle-même s'est fait voler la vedette de cette inauguration. Car juste à côté, quatre voies de garage, flambant neuves elles aussi, vont jouer un rôle crucial dans le développement ferroviaire genevois.

### Nettoyage et maintenance

Ces voies-là représentent en effet «un jalon clé pour développer le réseau et commencer l'extension

souterraine de la gare Cornavin», souligne Peter Jedelhauser. Le site de 14'000 m<sup>2</sup> comprend un bâtiment et un quai de service, et totalise 1680 mètres de rails. Cette «gare cargo» servira non seulement de lieu de parcage pour les trains, mais sera également utilisée pour le nettoyage des rames, pour des opérations de maintenance et de réparation, ainsi que la vidange des toilettes des wagons.

Elle va aussi permettre de désengorger la gare Cornavin durant ses travaux d'extension, devisés à quelque 1,9 milliard de francs. Un chantier qui a d'ailleurs déjà commencé avec quelques projets pré-alables. «Il devrait durer une bonne dizaine d'années, mais tous les signaux sont au vert», précise Serge Dal Busco, conseiller d'État chargé des Infrastructures.

**«Ces améliorations constituent une première étape vers une mobilité écoresponsable.»**

**Laurent Tremblet**

Maire de Meyrin

Le magistrat démocrate-chrétien se réjouit de «cette révolution ferroviaire du bassin franco-valdo-genevois, qui avance après avoir longtemps stagné, voire régressé». Son collègue de parti et maire de Meyrin Laurent Tremblet évoque le chemin parcouru depuis la construction de la première gare meyrinoise, en 1858, «située à quelques centaines de mètres plus à l'est de celle d'aujourd'hui. À cette époque, notre commune ne comptait qu'un peu plus de 600 habitants, il y en a

26'300 aujourd'hui!» Il ajoute qu'il a fallu attendre près d'un siècle pour que la ligne soit électrifiée, chose faite en 1956.

S'il salue les évolutions apportées, Laurent Tremblet n'a pas manqué de rappeler que deux autres sont très attendues sur cette ligne: la cadence au quart d'heure, qui fait encore défaut, et la fin des transbordements à Cornavin pour les très nombreux frontaliers de Haute-Savoie qui rejoignent quotidiennement Meyrin. Pour lui, les améliorations du jour constituent ni plus ni moins qu'une «première étape vers une mobilité écoresponsable qui répondra à la demande des Meyrinois, mais surtout à la réalité quotidienne des flux de mobilité des entreprises de la Zimeysaver».



**Un site de 14'000 m<sup>2</sup> en parallèle de la nouvelle gare de Meyrin située tout à côté.** STEEVE IUNCKER-GOMEZ