

**Volet ferroviaire en rive droite**

1	<b>Le concept de l'Etat : sans boucle</b>		<b>Le concept GeReR : la boucle</b>
1.1	<p><b>4.67 mia</b></p> <p>Cornavin 2 : 1,67 mia Cornavin 3 : 1,00 mia Raquette, Aéroport 2, Zimeysa 2 : 2,00 mia</p>	<b>Coût</b>	<p><b>0.74 mia</b></p>

2	<b>Le mécanisme de la boucle</b>		
2.1	<p><b>Trafic Genève - Côte lémanique</b></p> <p>Sans boucle, tout train arrivant de la Côte vaudoise à Aéroport vient de traverser Cornavin. Pour repartir vers la Côte, il doit repasser par Cornavin, qu'il aura traversée deux fois.</p> <p>Avec la boucle, chaque train ne traverse Cornavin plus qu'une fois, dans un sens ou dans l'autre selon son sens de circulation. Tout le tronçon entre Vengeron et Aéroport est soulagé d'une moitié de son trafic.</p>		<p><b>Trafic Genève - Côte lémanique</b></p>
2.2	La capacité de la gare de l'aéroport, en impasse, est limitée à <b>8 trains par heure</b> ,	A Aéroport	La gare de l'aéroport rendue traversante, sa capacité passe à 12 trains par heure et par sens, <b>24 en tout</b> .

3	<b>Exploitation de la boucle</b>		
3.1			La boucle étant formée, son exploitation est étendue aux trains desservant Genève depuis l'ouest (La Plaine) et depuis le sud (CEVA). Le système est complété par 2 liaisons tangentielles.
3.2	<p><b>Sans la raquette</b></p>	<p><b>Les 3 boucles et les 2 tangentielles</b></p>	
3.3	<p><b>Avec la raquette</b></p>		

4 Quelle offre permettent les deux concepts ?		
4.1	<p align="center"><i>Commentaires préalables :</i></p> <p align="center">1. On utilise dans ce qui suit les abréviations courantes :  <b>RE</b> pour Express régional (s'arrête à Coppet, peut-être à Versoix), <b>IR</b> pour Interrégional (s'arrête à Morges et Nyon), <b>IC</b> pour Intercité (s'arrête à Lausanne).                      2. Lorsque plus d'un trajet est possible, (par effet de la boucle) seuls les trajets à temps de parcours voisins du plus rapide sont comptés.                      Par exemple : le trajet Châtelaine-Coppet est aussi rapide par Aéroport que par Cornavin. En revanche, ce n'est pas le cas de Châtelaine-Cornavin.</p>	
4.2	<b>Liaisons directes (sans changement de train) entre Aéroport et :</b>	
4.3	4 IC via Cornavin, 2 IR via Cornavin, 2 RE via Cornavin	Lausanne 2 IC via Cornavin, 1 IR via Cornavin, 1 RE via Cornavin, et 2 IC directs, 1 IR "direct", 1 RE "direct"
4.4	1 Omnibus	Annemasse 2 RE et 2 Omnibus (+ 2 IC et 2 Omnibus par Vengeron)
4.5	1 Omnibus	Bellegarde 1 IC, 1 RE et 1 Omnibus (+ 1 IC, 1 RE et 1 Omnibus par Vengeron)
4.6	zéro	Genthod 2 Omnibus
4.7	zéro	Chambésy 3 Omnibus
4.8	1 Omnibus	Champel 4 Omnibus
4.9	<b>Liaisons directes (sans changement de train) entre Cornavin et :</b>	
4.10	4 IC, 2 IR et 2 RE	Lausanne 2 IC via Aéroport, 1 IR via Aéroport, 1 RE via Aéroport, et 2 IC directs, 1 IR direct, 1 RE direct
4.11	2 RE et 6 Omnibus	Annemasse 3 RE et 4 Omnibus
4.12	1 IC, 1 RE et 2 Omnibus	Bellegarde 1 IC, 1 RE et 1 Omnibus (+ 1 IC, 1 RE et 1 Omnibus par Vengeron)
4.13	<b>Liaisons directes (sans changement de train) entre Châtelaine et :</b>	
4.14	2 RE et 2 Omnibus	Aéroport 2 RE et 3 Omnibus
4.15	1 RE et 4 Omnibus	La Plaine 1 RE et 3 Omnibus
4.16	2 Omnibus	Eaux-Vives 2 RE et 4 Omnibus
4.17	3 RE	Coppet 1 RE et 1 Omnibus
4.18	zéro	Genthod 2 Omnibus
4.19	zéro	Chambésy 3 Omnibus
4.20	<p align="center"><b>Ce tableau montre sans aucune ambiguïté que le concept GeReR permet, globalement, une offre nettement supérieure à celle que permet le concept complet de l'Etat, comprenant 3 étapes, qui coûte 6 fois plus cher (4,67 milliards contre 740 millions).</b></p>	

5 Avantages - Inconvénients			
5.1	Avantages/inconvénients du concept Etat	Arbitrage	Avantages/inconvénients du concept GeReR
5.2	4 IC, 2 IR et 2 RE Cornavin-Lausanne – aucun « direct » Aéroport - Lausanne	Aéroport mieux desservi. Avantage très important. Aujourd'hui 20 % des voyageurs Genève-Lausanne à Aéroport, 80 % à Cornavin. Il faut faire mieux. Même Berne-Zurich-Bâle ne bénéficient pas, ne bénéficieront pas, jamais, de plus de 2 directs par heure.	2 IC, 1 IR et 1 RE directs Aéroport-Lausanne – 2 IC, 1 IR et 1 RE « pseudo directs » Cornavin-Aéroport-Lausanne dont le trajet dure entre 10 et 14 minutes de plus.
5.3	Dessertes locales moins bien réparties		En général, dessertes locales mieux réparties et plus fréquentes
5.4	Pas de tracé hors zones habitées pour les convois de marchandises dangereuses		Evite le passage par zone densément habitée des convois de marchandises dangereuses
5.5	Chantiers de plusieurs décennies en pleine ville (2,67 milliards !)		Aucun chantier en pleine ville, chantiers en grande partie en zone déjà réservée
5.6	<b>Coût total : 4,67 milliards</b>	<b>6 fois plus cher, 4 milliards de plus !</b>	<b>Coût total : 0,74 milliards</b>
5.7	Ce coût considérable force à une planification en 3 étapes (1,67 mia, 1,0 mia, 2,0 mia)		La modestie du coût permet une réalisation en une étape
5.8	Genève a déjà engagé 120 millions (la ville) et 425 millions (le canton) pour la 1 <sup>ère</sup> étape. Qu'en sera-t-il ?	Montant de la dotation décidée par la Confédération : 1,09 milliard	Coût inférieur au montant décidé par la Confédération, donc pas à charge de Genève.

