

LA BOUCLE DE L'AÉROPORT: VISION OU UTOPIE?

L'extension souterraine de la gare de Cornavin est désormais acquise, mais cette décision ne règle pas tous les problèmes de capacités ferroviaires de Genève.

Genève a inscrit dans le Plan directeur cantonal 2030 la «Raquette» dont le coût se monte à 2 milliards. Un cheminement démarrant d'une extension souterraine de la gare de l'aéroport, pour rejoindre Cornavin par un tracé court. Une deuxième extension souterraine à Cornavin avec des voies d'accès supplémentaires devra être envisagée plus tard pour 1 milliard, afin notamment de permettre le transit des trains du CEVA vers la «Raquette». Soit un coût total de 3 milliards.

L'Association Genève Route et Rail (GeReR) milite pour une simplification du raccordement ferroviaire à Genève et propose la solution

de la «boucle» développée par l'ingénieur Rodolphe Weibel. Un prolongement de la gare actuelle de l'aéroport, en direction de Genthod-Bellevue. Ce projet résout les problèmes de capacité et coûterait 730 millions, soit 2,27 milliards de moins que celui prévu par l'État!

Selon M. David Favre, directeur général des transports du canton de Genève, «l'Office fédéral des transports et les CFF ont confirmé leur opposition à la proposition essentiellement en raison de son incompatibilité avec le système cadencé suisse». Rodolphe Weibel conteste: «La boucle ferroviaire permet de raccourcir d'une dizaine de minutes le trajet Lausanne-Genève-Lausanne. Mais ce n'est en rien une obligation technique. Il est possible de s'arranger pour que le trajet soit de même durée par la boucle qu'actuellement

(sans celle-ci). Le réseau CFF de Suisse, au-delà de Lausanne, ne sera en rien modifié par la création de la boucle.»

«Selon la logique de développement du réseau ferroviaire en Suisse, c'est le projet d'horaire, d'offre de transport, qui définit les infrastructures à construire, pas l'inverse», affirme David Favre. Un reproche dénué de pertinence pour l'ingénieur «puisque les autorités et les CFF ont fait cette analyse d'offre et de demande depuis longtemps». Et que la situation serait comparable à celle de Zurich et Zurich-Flughafen.

Pour connaître tous les détails du projet défendu par L'Association Genève Route et Rail, **consultez-le sur tcsge.ch**.

Robin Bleeker

