



Prise de position de l'Association « Genève Route et Rail » concernant le projet mis en consultation « Étape d'aménagement 2030/2035 de l'infrastructure ferroviaire »

Catalogue de questions relatives au projet mis en consultation Étape d'aménagement 2030/35 de l'infrastructure ferroviaire

Objectifs

1. Approuvez-vous les objectifs généraux du projet ?

Nous n'approuvons pas les objectifs généraux du projet pour les raisons suivantes :

- a) *Le problème de la capacité du noeud de Genève n'est de loin pas résolu par l'étape d'aménagement décidée, qui ne porte que sur la moitié de l'extension de la capacité de la gare de Cornavin, et ne résout pas du tout le problème de la capacité de la gare de Genève-Aéroport. ¹ Même les alinéas 3 des articles 1 des projets 1 et 2 d'arrêtés ne prévoient pas l'examen de ces questions en vue de l'étape d'aménagement ultérieure. ²*
- b) *Le problème du transport des marchandises sur le noeud de Genève n'est pas abordé, celle des matières dangereuses en transit notamment : « des trajets plus courts à travers des régions moins peuplées » ³*

Comment jugez-vous l'étape d'aménagement 2030/35 proposée ?

2. Approuvez-vous les objectifs de l'étape d'aménagement 2030/35 (cf. en particulier les lignes directrices) ?

Se référer à notre réponse à la question 1.

3. Laquelle des deux variantes préférez-vous ? Pourquoi ?
 - a. Variante Etape d'aménagement 2030 (7 milliards de francs)
 - b. Variante Etape d'aménagement 2035 (11,5 milliards de francs)

Puisque aucune des deux variantes n'esquisse même pas une solution aux problèmes que nous posons dans notre réponse à la question 1, nous n'avons pas de préférences.

¹ - Voir notre rapport joint au catalogue de questions « Dossier OFT Consultation infrastructure ferroviaire 2030-2035 »

² - <https://www.admin.ch/opc/fr/official-compilation/2015/665.pdf>

³ - <https://www.admin.ch/gov/fr/accueil/documentation/communiqués.msg-id-63906.html>

4. Approuvez-vous les améliorations de l'offre ainsi que les mesures proposées dans les variantes Etape d'aménagement 2030 resp. Etape d'aménagement 2035 ? par domaine :
- En transport de voyageurs
 - En transport de marchandises

Se référer à notre réponse b) à la question 1.

- En trafic international
- Pour les installations d'exploitation
- Sinon, quelles mesures considérez-vous comme plus urgentes ou comme non nécessaires ? Pourquoi ?

Notre réponse concerne les 4 domaines : a. transport voyageurs, b. transport marchandises, c. trafic international, et d. installations d'exploitation. Ni l'une ni l'autre des deux variantes EA 2030 et 2035 ne prévoit même l'examen du problème posé par la limite de capacité de la gare de Genève-Aéroport. C'est une aberration : aucun train régional ni interrégional ne pourront, selon ce programme, desservir la gare de l'aéroport avant 2040. D'ici là l'aéroport recevra de l'ordre de 100'000 voyageurs aérien en moyenne par jour ⁴, et le chemin de fer ne pourra mettre à leur disposition, sans transbordement, que des trains desservant Cornavin, Nyon, Morges, Lausanne ou Yverdon, et plus loin, mais aucun régional desservant la côte vaudoise, aucun train desservant la Rive Gauche, aucun train desservant la ligne de la Plaine, aucun train desservant la Haute-Savoie, ni l'Ain et aucun TGV. ⁵

Comment jugez-vous le financement de certaines mesures par des tiers ?

Ces questions n'entrent pas dans le champ des préoccupations de l'association « Genève Route et Rail ».

- Approuvez-vous le fait que la réalisation de la gare de passage de Lucerne et l'étude de projet du Maillon central de Bâle puissent être financées par des tiers à leurs propres risques ?
- Approuvez-vous la création de conditions légales qui permettraient un remboursement a posteriori de ces coûts d'investissement par la Confédération ?

Avez-vous d'autres remarques sur le projet mis en consultation ?

Nous avons dû nous rendre à l'évidence à l'analyse de la « Convention-cadre » ⁶ concernant la 1ère étape d'extension souterraine de Cornavin que le Conseil fédéral (l'administration fédérale, l'OFT) ne contrôle pas l'opportunité ni même l'utilité des projets qu'elle présente au Parlement. Elle ne procède pas, comme l'enseignent toutes

⁴ - Voir la mise en consultation du « Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) - Partie IIIC Fiche d'objet Aéroport de Genève » OFAC :

https://www.bazl.admin.ch/dam/bazl/fr/dokumente/Politik/Sachplan_Infrastruktur_der_Luftfahrt/Mitwirkungen_SIL/geneve-projet-fiche-par-installation-du-15112017.pdf.download.pdf/geneve-projet-fiche-par-installation-du-15112017.pdf

⁵ - Ibid : page 36

⁶ - <https://www.ge.ch/legislation/accords/doc/2059.pdf>

les bonnes écoles de management ou d'ingénieurs, à l'élaboration de plusieurs variantes conceptuelles, qui permettraient d'établir par la comparaison des rapports coûts/avantages de chacun d'eux le projet le plus intéressant. Il nous paraît dès lors douteux que le classement en terme d'urgence des projets retenus dans les étapes 2030 et 2035 soit justifié.

Nous déplorons par ailleurs l'absence de coordination entre les différents offices de l'Administration fédérale, ici l'OFT et l'OFAC, lors de mises en consultation simultanées de projets d'infrastructures ferroviaires, respectivement aéroportuaires, comme il a été relevé ci-dessus.

7. Avez-vous des remarques sur les autres thèmes du projet ?
8. Certains thèmes ont-ils été trop peu pris en compte ? Lesquels ?

Les coûts ne sont pas assez pris en compte alors qu'ils sont cruciaux pour le choix des solutions à retenir.

Genève Route et Rail, le 2 janvier 2018