

Projet : Etat des lieux – Activités de l'association « Genève Route et Rail » (V5)

Historique

La gare de Genève-Aéroport a été mise en exploitation en 1987, sa configuration actuelle est en impasse ce qui oblige les trains à y effectuer des manœuvres de rebroussement pour repartir en direction de Cornavin. Dès sa conception la gare de Genève-Aéroport n'était pas vouée à rester dans cette configuration. Des espaces ont d'ores et déjà été créés et réservés sous la « Halle 6 » de Palexpo pour permettre le raccordement de cette gare à la ligne Genève-Lausanne.

L'idée de M. Rodolphe Weibel, ingénieur EPFL en génie civil, repose sur le principe de faire de Genève-Aéroport une gare traversante en la raccordant à la ligne Genève – Lausanne à la hauteur de Genthod-Bellevue et de créer ainsi une boucle ferroviaire susceptible d'être parcourue dans les deux sens par les convois ([voir ici](#)). En rendant cette gare traversante, les convois ne sont plus astreints à y effectuer des manœuvres, ce qui réduit les temps d'immobilisation des trains et améliore considérablement la fluidité du trafic.

L'accroissement de l'offre d'ici à l'horizon 2030 dans le cadre de l'aménagement de l'infrastructure sur le nœud ferroviaire de Genève, découlant du projet « [FAIF - Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire](#) » accepté par le peuple suisse en 2014, ne permettra pas d'absorber le surcroît de trafic, du simple fait de la configuration en impasse de Genève-Aéroport qui induit un doublement de ce trafic sur le tronçon entre cette gare et celle de Cornavin.

A partir du printemps 2013 déjà, M. Weibel parle de son projet et le présente aux autorités cantonales genevoises, mais sans être entendu.

Le 18 mars 2015 le projet, y compris la « Traversée du Lac », est présenté au directeur du projet d'agglomération avec la demande qu'il soit analysé et évalué comme une solution possible à considérer. Cette requête n'a été suivie d'aucun effet de la part des autorités malgré plusieurs rappels.

Le 7 décembre 2015, le canton et la ville de Genève, signent une convention avec la Confédération et les CFF pour un projet d'extension souterraine de la gare Cornavin. Cette « [Convention-cadre](#) » constitue un accord pour le financement dudit projet dont 545 millions sont à la charge de Genève (canton et ville).

Cette extension ne pourra pas à elle seule résoudre le problème de saturation du trafic ferroviaire, c'est pourquoi l'Etat en a prévu deux autres dans son « [Plan directeur cantonal 2030](#) ». Toutefois, ni le mode de financement, ni la clé de répartition de ces deux étapes ultérieures ne sont connus à ce jour. Or le montant total du « Plan directeur cantonal 2030 » se

chiffre à 4,67 milliards de francs. Cette somme représente trois fois la somme investie dans le projet du CEVA (environ 1,6 milliards).

Le 22 septembre 2016, le Grand Conseil adopte le projet de loi « PL 11912 » qui alloue un montant de 425 millions de francs en faveur du projet d'extension de la gare Cornavin, selon la clé de répartition de la « Convention-cadre ». Il est suivi cinq jours plus tard par le Conseil Municipal de la ville de Genève qui accepte le 27 septembre un crédit de 120 millions pour la part qui lui incombe (PR-1185), selon la « Convention-cadre ».

Ces deux engagements financiers étaient requis pour la ratification de la « Convention-cadre ».

Il faut noter que dans les deux cas, deux arguments ont été avancés par les administrations, tant cantonale que fédérale, contre le projet « GeReR » :

- des coûts sous-estimés, reproche qui n'a cependant jamais été étayé par des chiffres contradictoires.

et

- incompatibilité avec l'horaire cadencé des CFF, reproche contredit par la suite par les CFF eux-mêmes.

L'association « Genève Route et Rail »

Quelques adeptes du projet ferroviaire de Rodolphe Weibel, conscients que seule l'union fait la force, décident de se constituer en association pour défendre et promouvoir ce projet dans l'intérêt du bien public.

Le 19 mai 2016, [« Genève Route et Rail »](#) (ci-après « GeReR ») est créée selon les articles 60 et suivants du Code civil suisse. Dans ses [statuts](#), « GeReR » vise à poursuivre les buts suivants :

- Promouvoir des infrastructures routières et ferroviaires cohérentes entre elles dans le canton de Genève dans l'intérêt du bien public.
- Lutter contre le gaspillage des deniers publics dans les projets d'infrastructures routières et ferroviaires.
- Associer et faire participer les citoyens, les contribuables et le public en général lors de l'élaboration de projets d'infrastructures routières et ferroviaires.
- Promouvoir le dialogue entre les autorités politiques et les citoyens dans le domaine des infrastructures de transport.

A plusieurs reprises dans le courant de l'année 2017, l'association « Genève Route et Rail » a été invitée à présenter ses projets de développement ferroviaires et routiers devant des partis politiques et des associations d'utilités publiques.

Elle a par ailleurs [publié des articles dans la presse locale et régionale](#).

Thématiquement l'action de « GeReR » se décline sur deux axes :

- a) [Le projet d'aménagement ferroviaire de la Rive Droite](#) en tant qu'alternative rapide et économique au « Plan directeur cantonal 2030 ». Il s'agit pour l'essentiel de désenclaver la gare de Genève-Aéroport en la raccordant directement à la ligne Genève – Lausanne à la hauteur de Genthod-Bellevue pour éviter le retour des convois sur Cornavin. Cette nouvelle configuration permet de réduire de moitié le trafic entre ces deux gares et rend inutile toute extension de Genève-Cornavin.

- b) [Le projet mixte, combinant route et rail, pour une Traversée du Lac et l'achèvement du contournement autoroutier de Genève sur la Rive Gauche](#), en tunnels immergés à faible profondeur, pour un coût total de 3,3 milliards, un montant équivalent au projet de l'Etat (entre 3,0 et 3,5 milliards pour la variante de l'Etat de Genève et entre 4,2 et 5,0 milliards pour la variante de la Confédération). Le point d'accrochage situé à Bellefontaine sur la Rive Gauche évite de toucher la zone sensible que constitue la réserve naturelle de la Pointe à la Bise. Le tracé total d'une longueur 9 km seulement, suit une ligne droite entre Bellefontaine et la plateforme douanière de Thônex-Vallard. Il est de 55 % plus court que celui du projet de l'Etat dont la longueur est de 14 km, respectivement de 63 % et de 15 km pour la variante de la Confédération. L'économie d'échelle réalisée permet de transférer le surcoût au profit de l'aménagement ferroviaire qui y est intégré, ceci en complète harmonie avec le réseau du « CEVA » (Léman Express).

Remarque relative au projet de l'Etat : Entre 2010 et 2011, l'administration cantonale a étudié la faisabilité d'un contournement autoroutier de Genève par l'est. Elle a publié en mars 2011, sous le titre « [Rapport de synthèse des études de faisabilité](#) », un dossier qui conclut qu'une traversée du Lac entre Le Vengeron et La Pointe à la Bise, suivie par un zigzag à travers la campagne en Rive Gauche aboutissant à la douane de Thônex-Vallard, est faisable. Si elle a démontré la faisabilité de ce tracé, l'administration cantonale n'a en revanche absolument pas démontré que ce tracé est le plus avantageux. Elle ne l'a comparé qu'avec quelques autres, sommairement esquissés. La comparaison a porté sur la seule problématique du trafic, mais en rien sur les aspects économiques (pas de comparaison des rapports coûts/avantages des différentes variantes),

Chronologie de nos activités et des événements qui s'y rapportent, concernant :

a) Aménagement ferroviaire de la Rive Droite

- 7 juin 2016 : Lancement de la pétition "[P 1977](#)" « Pour une alternative économique, simple et rapide à l'extension de la Gare Cornavin ».
- 20 juin 2016 : Dépôt de la pétition "[P 1977](#)" au Secrétariat Général du Grand Conseil. Celle-ci recueille 222 signatures en 12 jours.
- 30 août 2016 : Le dépôt de cette pétition vaut à « GeReR » d'être auditionné par la Commission des travaux du Grand Conseil.
- 16 septembre 2016 : Rencontre de « GeReR » avec M. Charles Pictet, architecte et auteur d'une étude sur l'aménagement du territoire, étude à la base de la motion parlementaire « [M 1863](#) » déposée en 2010.
- Du 27 avril 2016 au 6 septembre 2016 : Un surréaliste échange de correspondance entre l'OFT (Office fédéral des transports) et Monsieur Rodolphe Weibel qui conteste le chiffrage erroné du prolongement sur 500 mètres d'une double voie ferrée au-delà de l'Aéroport, sous la Halle 6 de Palexpo.

Dans cet échange, M. Weibel demande à pouvoir consulter les documents auxquels le chiffrage se réfère. Ce prolongement estimé à 600 millions par l'OFT, les CFF et le DETA (Etat de Genève), est excessif d'un facteur 8 selon M. Weibel qui l'estime à 75 millions en se basant sur les coûts réels d'ouvrages semblables tels que le « CEVA » et la « Durchmesserlinie » à Zurich. Il demande d'avoir accès aux documents d'études sur lesquels se fonde ce chiffrage. Les trois entités citées se renvoient la responsabilité, ce qui nécessite l'intervention du Préposé fédéral à la transparence. Après des mois de recherches, l'OFT déclare finalement le 6 septembre ne pas être en possession « d'un document attestant de cette estimation de 600 MCHF ».

Finalement, dans un courrier daté du 21 septembre 2016, **soit la veille de l'adoption par le Grand Conseil du projet de loi « PL 11962 » relatif au crédit de 425 millions en faveur de l'extension de la gare Cornavin**, M. Luc Barthassat, Conseiller d'Etat en charge du « DETA », admet « qu'après une vérification approfondie, le montant de 600 millions qui a été avancé, est excessif car il comprend également d'autres aménagements ferroviaires » que ceux requis par le projet « GeReR ».

- De juillet 2016 à janvier 2017 : Plusieurs rencontres de « GeReR » avec des cadres du « Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture » (DETA) et notamment avec M. Barthassat chef du Département qui refuse d'analyser le projet GeReR au prétexte qu'il n'a pas les moyens financiers pour l'étudier.
- 22 septembre 2016 : Adoption par le Grand Conseil du "[PL 11912](#)" (adoption d'un crédit de 425 millions en faveur de l'extension de la Gare Cornavin).

La loi « [L 11912](#) » est consultable [ici](#).

La [vidéo de la session du Grand Conseil du 22 septembre 2016 est consultable ici](#). Le débat relatif au « PL 11912-A » commence à 21h38. Pour le visualiser, faire avancer la vidéo jusqu'à 21h38.

On y entend en particulier de M. Luc Barthassat l'espoir d'obtenir le remboursement de 90% de ces 425 millions du fait de la dispense de construire deux sauts-de-mouton, ce qui selon lui permettrait le réinvestissement de cette somme en faveur de la gare de Châtelaine. C'est utopique et, si ça arrivait une fois, seule une très modeste partie pourrait être remboursée selon les termes de la convention cadre.

- 27 septembre 2016 : Adoption par le Conseil municipal de la ville de Genève du « [PR-1185](#) » (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 d'extension du nœud ferroviaire de Genève : gare de Cornavin).
- D'octobre 2016 à juin 2017 : Plusieurs rencontres de « GeReR » avec des cadres de la Direction des infrastructures des CFF, à Berne et à Lausanne. Ces entretiens portent essentiellement sur l'intégration du projet « GeReR » dans le réseau ferroviaire suisse et de son impact sur l'horaire cadencé. Lors du dernier entretien avec des cadres des CFF à Lausanne, ceux-ci admettent la compatibilité du projet « GeReR » avec l'horaire cadencé suisse, moyennant quelques légers aménagements. On est en tous les cas très loin des prétendus bouleversements de cet horaire « *jusqu'à Saint-Gall* » comme l'avancé M. Luc Barthassat lors de la session du Grand Conseil du 22 septembre 2016 !
- 21 juin 2017 : Publication d'un article dans « Le Temps ». Titre : « Genève ferroviaire, un contre-projet ».
- 4 septembre 2017 : Dépôt d'un dossier auprès du « [Contrôle fédéral des finances](#) » pour demander à cette instance de se pencher sur ce que « GeReR » pense être de graves dysfonctionnements dans la recherche de solutions à l'insuffisance de capacité du nœud ferroviaire de Genève, ainsi que sur le financement de la solution retenue par les autorités.
- 10 octobre 2017 : Dépôt d'une requête auprès de la « [Cour des comptes](#) » pour lui demander de se saisir du dossier relatif à l'extension de la Gare de Cornavin en tant que solution à l'insuffisance de capacité du nœud ferroviaire de Genève. Il lui est notamment demandé d'analyser le montage financier de la « Convention-cadre » du 7 décembre 2015, de s'assurer du bon usage des crédits votés et de la bonne conduite des procédures parlementaires dans cette affaire.
- 12 octobre 2017 : Publication d'un article dans la TdG. Titre : « L'avenir du rail genevois doit passer par Cointrin ».
- A ces activités ponctuelles, on peut ajouter les billets publiés par [M. Rodolphe Weibel sur son blog hébergé par la Tribune de Genève](#), ainsi que divers articles publiés dans la presse locale.

b) Traversée du Lac et achèvement du contournement autoroutier de Genève

- 12 décembre 2016 : Requête auprès du Conseil d'Etat pour lui demander d'associer « GeReR » au Conseil consultatif « Traversée du Lac ». Le 1^{er} mars 2017, le Conseil

d'Etat nous oppose son refus au motif que « *la représentativité nécessaire pour faire avancer le projet est suffisante* ».

- 14 août 2017 : « GeReR » interpelle le Conseil consultatif « Traversée du Lac » et l'Office fédéral des routes (OFT) à la suite du [communiqué de presse publié le 30 mai 2017](#) du Conseil d'Etat, pour demander à ces deux instances de clarifier leurs positions sur les tracés respectifs du canton de Genève et de la Confédération (OFT).
- Dans sa réponse du 11 septembre 2017, le Conseil consultatif rappelle la mission qui lui a été confiée et précise que la question du tracé pourrait être examinée dans le cadre d'une des prochaines missions que pourrait éventuellement lui confier le Conseil d'Etat. Dans ce cas, les « *informations* » de « GeReR » « *feraient alors partie des éléments laissés à l'appréciation du Conseil pour analyse* ».
- 18 septembre 2017 : Dans sa réponse l'Office fédéral des Routes (OFROU) rappelle que le tracé définitif n'est pas arrêté mais est d'avis que les deux variantes (celle de l'OFROU et celle de l'Etat de Genève) *sont similaires, tant au niveau de leur corridor que de leur points d'accrochage, et que cela ne remet pas en question les réflexions menées jusqu'à ce jour.*
- 12 septembre 2017 : Publication d'un article dans la TdG. Titre : « Traversée du Lac – Etrange stratégie de l'Etat ». On y relève l'arbitraire de l'Etat de Genève qui décide arbitrairement le tracé Vengeron - Pointe à la Bise avec pour seule base légale, la « [Loi 10015](#) », sans argumentation logique, fonctionnelle, environnementale ou financière. Un Conseil d'Etat qui impose à une commission nommée par lui de répondre à une seule question: pont ou tunnel sur le tracé imposé.
- 21 septembre 2017 : Le Conseil d'Etat soumet au Grand Conseil le projet de loi « [PL 12164](#) » ouvrant un crédit d'étude de 6,3 millions pour le financement d'une première tranche des études d'avant-projet de la Traversée du Lac, du bouclage autoroutier et des mesures d'accompagnement associées. Ce projet de loi est renvoyé sans débat à la Commission des travaux.

Conclusion provisoire

Le projet « GeReR » constitue une solution globale, la seule proposée depuis longtemps, alliant la route et le rail, pérenne pour au moins 30 ans, résolvant tous les problèmes de capacité et d'infrastructure ferroviaire, y compris le transport des matières dangereuses qui ne passent plus par Cornavin. Il offre de surcroît une traversée du lac écologique respectant l'environnement de la rade et son paysage, la nappe phréatique et la future plage.

Notre association « Genève Route et Rail » est ouverte à tous ceux qui se préoccupent du développement harmonieux de la mobilité à Genève et des finances publiques.

Rejoignez-nous sur : <http://www.gerer.ch/>

Charles Matthey, le 23 février 2018