

■ ASSOCIATION GENÈVE ROUTE ET RAIL (GERER)

# Pas touche à Cornavin!

L'avenir de l'aéroport de Genève passe par l'amélioration de sa desserte ferroviaire. A cet égard, le raccordement de sa gare à la ligne ferroviaire Genève-Lausanne à la hauteur de Genthod-Bellevue constitue une alternative aux projets de l'Etat. L'association Genève Route et Rail demande qu'elle soit étudiée par les instances politiques: 4 milliards d'économie sont à la clef!



Le réseau ferroviaire a atteint ses limites de capacité. Or le CEVA entre en service l'année prochaine et l'on s'attend à un doublement du trafic entre Lausanne et Genève, ainsi qu'à une augmentation de près de 50 % du nombre de passagers du trafic aérien d'ici à 2030. Ni la gare de Cornavin, ni celle de l'aéroport, ni encore la ligne qui les relie l'une à l'autre, ne sont en mesure d'absorber ces trafics. Pour répondre à cette augmentation, l'Etat envisage - dans le cadre de son Plan directeur cantonal 2030 - deux chantiers d'envergure: le premier consiste à réaliser une nouvelle gare souterraine à Cornavin, comprenant quatre voies et deux quais. Le coût de ces travaux est estimé à 2,67 milliards de francs. Le second chantier concerne une nouvelle ligne, dite «La Raquette», qui quitterait Cornavin en direction des Nations pour rejoindre l'aéroport, avant de poursuivre sous la piste jusqu'à Meyrin et rejoindre la ligne de la Plaine (halte Zimeysa). A l'aéroport, une seconde gare est prévue en dessous de la gare actuelle. Estimée à 2 milliards, cette desserte risque fort de ne pas être prise en charge par la Confédération. Au total, le coût des projets de l'Etat pour résoudre le problème de capacité du nœud ferroviaire de Genève s'élèverait à plus de 4,67 milliards de francs.

## Désenclaver la gare de l'aéroport

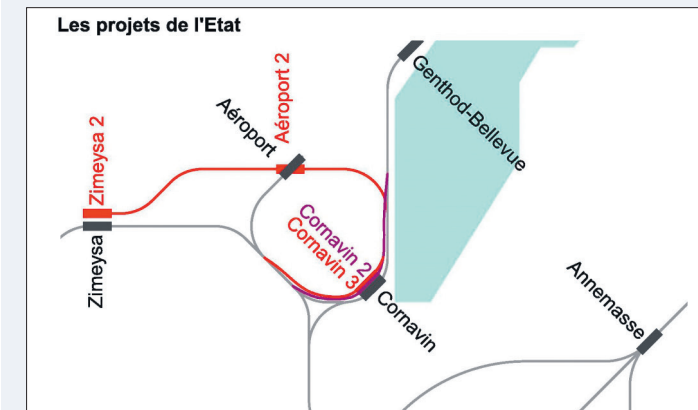
Un ingénieur EPFL en génie civil, Rodolphe Weibel, lance en 2013 une idée simple et pertinente pour l'aménagement ferroviaire de la rive droite: faire de Genève-Aéroport une gare traversante en la raccordant à la ligne Genève-Lausanne à la hauteur de Genthod-Bellevue; une bretelle serait construite dans le secteur de Blandonnet pour permettre aux convois venant de La Plaine et de Zimeysa de poursuivre leur route en direction de Lausanne

sans devoir passer par Cornavin. Du fait de la gare traversante de l'aéroport, les convois ne seraient plus astreints à effectuer des manœuvres, ce qui réduirait considérablement les temps d'immobilisation des trains et améliorerait la fluidité du trafic. Par ailleurs, en raccordant la gare de Genève-Aéroport à la ligne Genève-Lausanne, on peut en tripler la capacité (de 8 à 24 trains par heure) et y accueillir tous les trains régionaux, y compris le Léman-Express. Cette solution rend inutile toute extension de Genève-Cornavin car la boucle ainsi formée permet à tout train arrivant de la Côte vaudoise pour visiter Genève-Aéroport de ne traverser Cornavin qu'une fois, et non deux fois, avant de repartir en direction de la Côte. Soigneusement étudiée et chiffrée, elle ne coûterait que 740 millions de francs et serait réalisable rapidement, dans une zone non urbanisée.

Le principe de cette boucle date de 1987, alors que la gare de Genève-Aéroport était mise en service. En effet, sa configuration actuelle «en impasse» limite sa capacité et oblige les trains à 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 avaient été créés et réservés sous la «Halle 6» de Palexpo pour permettre le raccordement de cette gare à la ligne Genève-Lausanne. La «boucle» devait donc être réalisée lorsque la capacité du nœud ferroviaire arriverait à saturation, ce qui est le cas aujourd'hui.

## Une économie financière conséquente

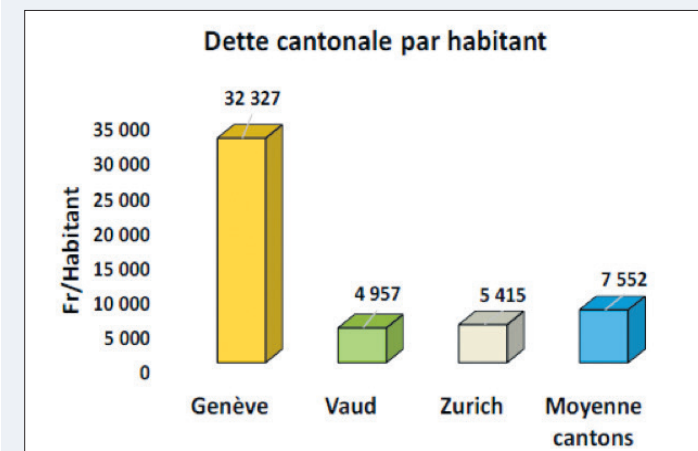
Comment faire mieux avec moins d'argent? C'est la question que pose l'association citoyenne apolitique «Halte aux déficits» (<http://www.halte.ch>). Son Comité, formé en 1995, a pour but de



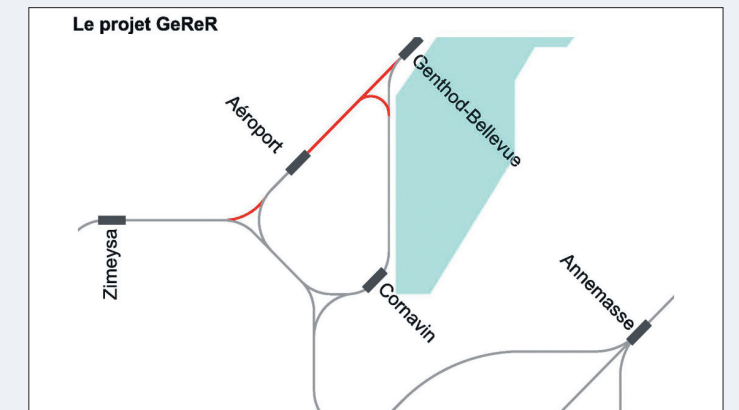
- Coût global: 4,7 milliards (3X le coût du CEVA)
- Coût pour Genève: plus de 2,3 milliards
- Très lourds chantiers délicats et risqués au centre-ville durant plusieurs décennies.
- Les convois de matières dangereuses exposent le centre-ville.

promouvoir la gestion rationnelle de l'Etat de Genève. Il a lancé plusieurs initiatives dans ce sens et publie régulièrement «L'état des finances publiques». La situation financière précaire de l'Etat de Genève y est dénoncée, à savoir une dette de 32'327 francs par habitant en 2015, ce qui est de loin supérieur à la moyenne suisse (7752.-). En considérant les coûts estimés par le concept ferroviaire de l'Etat et le gouffre financier prévisible, le Comité de l'association «Halte aux déficits» a tiré la sonnette d'alarme.

Les adeptes du projet ferroviaire de Rodolphe Weibel ont décidé de se constituer en association pour défendre et promouvoir cette solution, dans l'intérêt public. Le 19 mai 2016, «Genève Route et Rail» (dit «GeReR») voit le jour; sa vocation est, entre autre, de lutter contre le gaspillage des deniers publics dans les projets d'infrastructures routières et ferroviaires.



Par le biais de multiples études précisément chiffrées, GeReR démontre que la boucle proposée par Rodolphe Weibel permettrait d'assurer la même offre ferroviaire que les projets de l'Etat, les mêmes fréquences, sur des trajets semblables. La grande différence est son coût: 740 millions, soit moins d'un sixième du coût des projets de l'Etat, la prise en charge de ce montant étant d'ores et déjà assurée par la Confédération et ne coûtant par conséquent rien à Genève. Le projet serait réalisable sur 6 ans plutôt que 10. Par ailleurs, la boucle ne nécessiterait aucune extension ni gare supplémentaire, ce qui éviterait les bouleversements prévisibles



- Coût global: 740 millions (la moitié du coût du CEVA)
- Coût pour Genève: 0.-
- Aucun chantier au centre. Chantiers principaux en commun avec l'élargissement de l'autoroute, achevés en 5-6 ans.
- Les convois dangereux évitent le centre.

dans le secteur de Cornavin. Enfin, les convois ferroviaires de matières dangereuses - notamment du chlore - ne transiteraient plus par le centre, comme c'est le cas aujourd'hui.

## Absence de débat

La solution de GeReR est connue depuis plusieurs années de l'ensemble du monde politique genevois, en particulier du magistrat en charge du Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA), Luc Barthassat. Ce dernier, tout en déclarant qu'il souhaite raccourcir les parcours et éviter les risques liés aux matières dangereuses, n'a selon GeReR jamais pris le temps d'analyser les avantages du projet dit «Weibel». Rappelons les faits: en septembre 2016, le Grand Conseil accepte à l'unanimité la demande de crédit de 425 millions de francs en faveur de l'extension de la gare Cornavin. Quelques jours plus tard, le Conseil municipal de la Ville de Genève lui emboîte le pas et accepte une autre demande de crédit de 120 millions pour le même objet. Ces deux crédits étaient nécessaires pour permettre la ratification dans les délais de la Convention-Cadre qui lie financièrement les parties prenantes (Confédération, CFF, Canton et Ville de Genève) pour la réalisation de la première étape du projet d'extension de Cornavin. Les députés et conseillers municipaux ont apparemment été mis sous pression par leurs Exécutifs respectifs pour que Genève puisse être intégrée à temps dans l'étape d'aménagement ferroviaire planifié par la Confédération. Mais est-ce suffisant pour justifier la solution choisie? Car si finalement les projets de notre canton ne figurent pas dans la prochaine planification fédérale, c'est probablement parce qu'ils ne sont pas suffisamment aboutis.

L'association GeReR reproche au Conseil d'Etat actuel de renier les objectifs originels de la gare de l'aéroport qui prévalaient il y a trente ans et de péjorer ainsi inutilement à la fois l'attractivité des transports publics, l'économie genevoise et les finances publiques elles-mêmes. ■

Véronique Stein

Pour toute information: <http://www.gerer.ch/>