

Ge^{nève} R^{oute} e^t R^{ail}

« Genève Route et Rail »

1233 BERNEX

Email : info@gerer.ch

<http://www.gerer.ch/>

Office Cantonal des Transports
OCT
Case postale 271
1211 Genève 8
Par courriel : dgtadc@etat.ge.ch

Genève, le 1^{er} février 2019

Concerne : Mise à l'enquête publique du « Schéma directeur du réseau sur rail » annexé à la loi sur le réseau de transports publics (LRTP).

Mesdames, Messieurs,

L'Office cantonal des transports (OCT) a mis à l'enquête publique le dossier relatif à une nouvelle version du schéma directeur du réseau sur rail, conformément à la loi sur le réseau de transports publics (LRTP - rsGE H 1 50).

L'Association Genève Route et Rail (GeReR) a pour objectifs la promotion des infrastructures routières et ferroviaires cohérentes entre elles dans le canton de Genève, la lutte contre le gaspillage des deniers publics dans les projets d'infrastructures routières et ferroviaires ainsi que la promotion du dialogue entre les autorités politiques et les citoyens dans le domaine des infrastructures de transport.

1. Synthèse

« GeReR » est opposée aux modifications du schéma directeur du réseau sur rail telles que proposées par l'OCT, essentiellement en raison d'absence de vision pérenne du développement de l'infrastructure du réseau ferroviaire genevois, pour un investissement, qui bien que non chiffré à ce jour, nous semble disproportionné compte tenu de la situation des finances publiques cantonales.

A cette vision étriquée et dispendieuse, « GeReR » propose une solution alternative, beaucoup mieux adaptée aux besoins et à la réalité de la configuration actuelle. Il s'agit d'une solution évolutive, facile et rapide à mettre en œuvre, sans nuisances au centre ville, ceci pour un coût six fois moins élevé.

2. Développement

- « GeReR » déplore l'abandon de la version réactualisée en février 2014 du schéma directeur du réseau ferroviaire sur rail annexé à la loi ¹ et ², qui constitue pourtant l'embryon de la solution que nous préconisons. L'abandon de la boucle ferroviaire partant de Cornavin pour rejoindre l'actuelle gare de l'Aéroport à son extrémité nord-est, sous la « Halle 6 » de Palexpo, nous paraît être une aberration puisqu'elle consacre l'enclavement de Genève-Aéroport. C'est la négation même du projet initial de la ligne de l'Aéroport dans les années 1980 qui prévoyait un tel raccordement. Ainsi les investissements d'ores et déjà réalisés à Palexpo le seraient en pure perte !
- Le tracé projeté par la Place des Nations et l'aménagement en ce lieu d'une nouvelle gare ne nous paraît pas utile, voire carrément déraisonnable, puisque celle-ci est distante de moins de 400 mètres de l'actuelle halte de Sécheron, alors que les quais requièrent une longueur de 230 mètres au minimum pour y accueillir les trains !
- « GeReR » déplore également l'abandon de la bretelle de Blandonnet qui permet pourtant de raccorder facilement la ligne de Bellegarde à celle de l'Aéroport, autorisant ainsi sa desserte par le Léman Express, voire par les trains internationaux.
- Le bon sens voudrait que l'on raccorde la gare de Genève – Aéroport à la ligne de Lausanne, tangentiellement à la boucle projetée dans la version de février 2014 du schéma du plan directeur, pour en améliorer la desserte depuis le reste de la Suisse, ceci conformément au « Plan stratégique du trafic ferroviaire grandes lignes » ³ développé par l'OFT en février 2017. Pour ce faire, il ne manque qu'un petit tronçon de 1,5 km de longueur, à forer en tunnel et à raccorder à la ligne de Lausanne entre Les Tuileries et Genthod-Bellevue. Mais Genève est-elle réellement tournée vers la Suisse ?
- Fort de ce qui précède, le concept de développement du réseau ferroviaire genevois tel que préconisé par « GeReR » ⁴ et ⁵ permet surtout de décharger la gare Cornavin, de même que la ligne qui la relie à l'Aéroport, de la moitié de son trafic et de tripler la capacité de celle de l'Aéroport, laquelle pourrait accueillir 24 trains par heure du fait même de son désenclavement. Ce constat en amène un autre : toute extension de Cornavin devient dès lors superflue. Cette configuration permet de surcroît d'envisager sans attendre, l'aménagement d'une halte ferroviaire à Châtelaine, sous le Pont de l'Ecu.
- Dans l'état actuel de la configuration ferroviaire, le Léman Express qui sera mis en exploitation le 15 décembre prochain, desservira 45 gares réparties sur les 230 km de son réseau, toutefois la gare de Genève-Aéroport, seconde en importance du canton, en sera exclue du fait de sa sous capacité. Cette situation perdurera vraisemblablement au-delà de 2035 si l'Etat devait persister dans son concept !

¹ - Schéma directeur du réseau prévu à l'horizon 2030 annexé à la loi sur les transports publics H 1 50 . Lien : https://www.ge.ch/legislation/rsg/f/s/rsg_h1_50.html

² Voir le schéma, annexe 1 ci-après

³³ - OFT : Consultation sur la définition et le plan stratégique du trafic ferroviaire grandes lignes – 27 février 2017 <https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home/actualites/communiques-de-presse.msg-id-65813.html>

⁴ - Voir le schéma, annexe 2 ci-après

⁵ - Lien vers le développement du concept : <http://www.gerer.ch/boucle-de-laeroport/>

- La nouvelle ligne projetée Lancy-Palettes – Cherpines – Bernex ne nous paraît pas être d'une urgence absolue. En tous les cas, bien moins urgente que le désenclavement ferroviaire de l'Aéroport.
- « GeReR » est intervenue lors de la mise en consultation de « l'Étape d'aménagement 2030/35 de l'infrastructure ferroviaire » (3 janvier 2018) ⁶, ainsi que dans le cadre de la mise à l'enquête publique de la « Fiche PSIA de l'Aéroport de Genève » (4 janvier 2018) ⁷, en développant inlassablement la même argumentation.

3. Conclusions

Dans l'intérêt de l'amélioration de la mobilité de Genève et de l'ensemble de la région, « GeReR », très préoccupée par la situation des finances cantonales, demande instamment que soit étudiée avec soin la solution conçue par M. Rodolphe Weibel, ingénieur EPFL en génie civil, solution qu'il a développée, chiffrée et documentée avec les plans détaillés des jonctions prévues ainsi que celui de la halte de Châtelaine. Concept auquel notre association apporte tout son soutien.

L'Association « Genève Route et Rail » se tient à la disposition de l'Administration et des autorités politiques cantonales pour tout complément d'informations.

En vous souhaitons bonne réception de ce dossier, dans l'attente de votre accusé de réception et de vos prochaines nouvelles, nous vous prions d'agréer, Mesdames et Messieurs, l'expression de nos sentiments distingués.

Au nom de l'Association « Genève Route et Rail »,

Yvonne Gustafson
(Présidente)

Pierre-André Bobillier
(Premier Vice-Président)

Document sans signature

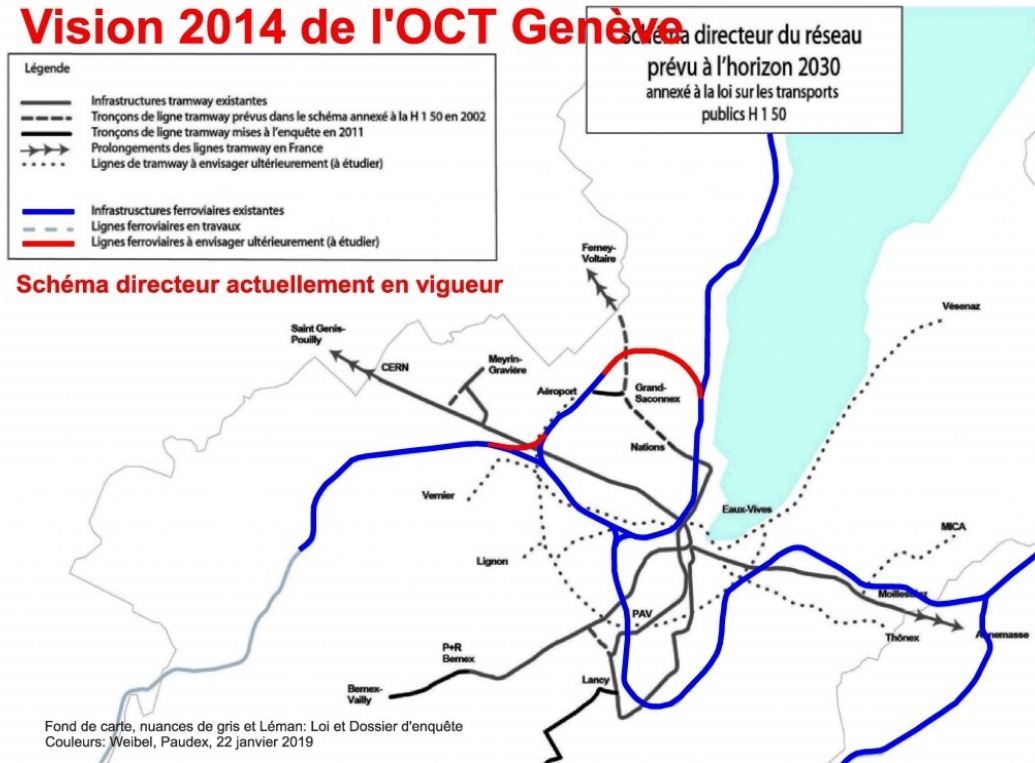
Copie pour information aux membres de la Commission des Transports du Grand Conseil

⁶ Lien : <http://www.gerer.ch/reponse-oft/>

⁷ Lien : <http://www.gerer.ch/reponse-psia/>

Annexe 1 :

Vision 2014 de l'OCT Genève



Annexe 2 :

Vision GeReR

