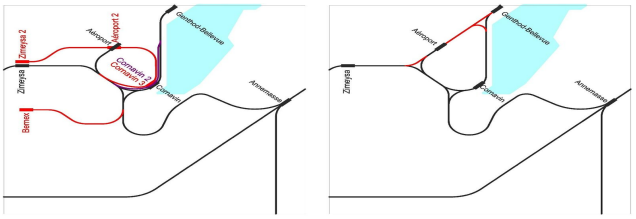
Doubler la capacité du nœud ferroviaire de Genève – Le face-à-face du concept de l'Etat et de celui de la boucle

(fig.1) Il faut doubler le trafic ferroviaire entre Lausanne et Genève. Le réseau actuel de Genève n'y suffit pas. Deux solutions s'opposent, celle de l'Etat et celle de la boucle.



La solution de l'Etat consisterait à ajouter en sous-sol de Cornavin 4 voies supplémentaires et à réaliser à l'aéroport une seconde gare **sous**-souterraine, desservie par une ligne nouvelle Cornavin – Nations – Aéroport.
La solution de la boucle prolongera l'antenne ferroviaire de l'aéroport jusqu'à ce qu'elle rejoigne la ligne de Lausanne à proximité de la halte de Genthod-Bellevue.

La boucle produit deux effets :

1er effet : elle triple la capacité de la gare de l'aéroport en la rendant traversante. En cul-de-sac, la gare ne peut guère accueillir plus de 8 trains par heure. Rendue traversante, elle peut en accueillir 24, et,
Second effet : elle divise par deux le trafic sur le trajet critique Genthod-Bellevue – Cornavin – Saint-Jean – Aéroport.

Comment cela se fait-il ?

- **Sans la boucle**, tout train arrivant de la Côte vaudoise à Aéroport vient de traverser Cornavin. Pour repartir vers la Côte, il doit repasser par Cornavin, qu'il aura donc traversée **deux fois** au cours d'un seul et même voyage.
- **Avec la boucle**, chaque train ne traversera Cornavin plus qu'**une fois** par voyage, dans un sens ou dans l'autre.

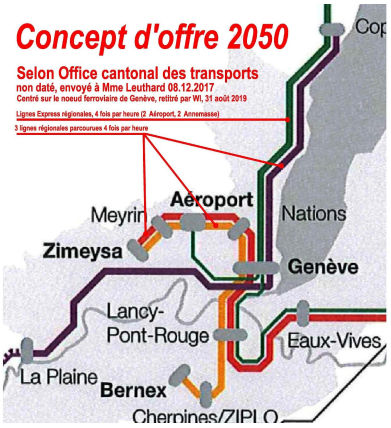
Grâce à la boucle, le futur trafic, qui aura doublé entre Lausanne et Genève, sera divisé par deux sur le trajet Genthod – Cornavin – Saint-Jean - Aéroport. Doublé entre Lausanne et Genève, mais divisé par deux sur la boucle, le trafic n'augmentera pas à Cornavin, qui ne nécessite donc aucun agrandissement.

Une boucle analogue est réalisable pour le trafic visitant Genève depuis Bellegarde ou La Plaine, avec le même effet, et une autre encore pour le trafic visitant la rive droite depuis la rive gauche.

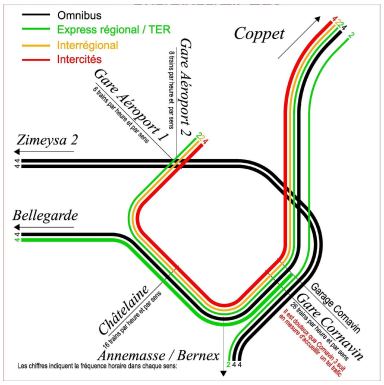
Le fonctionnement de la boucle étant éclairci, il reste à la mettre en regard du concept de l'Etat.

++++++

(fig.2) Pour créer et étendre des infrastructures de transport, destinées à vivre au moins un demi-siècle, il faut voir loin. C'est ce qu'a fait le canton, qui a établi ce schéma, intitulé ***Concept d'offre 2050***.



Ce schéma porte sur le seul trafic régional. Pour analyser la question de la capacité du nœud ferroviaire de Genève, il faut lui ajouter le trafic de grandes lignes, qui est du ressort de la Confédération. *(fig.3)*

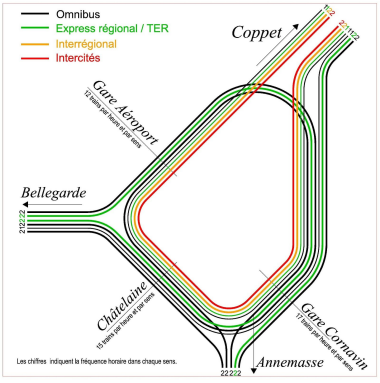


Ce concept à long terme suscite 3 lourdes interrogations :

1. il coûterait très cher, de l'ordre de 5 milliards,
2. il n'offrirait aucune liaison directe entre les haltes et gares de la ligne Coppet-La Plaine d'une part, les gares et haltes des lignes Zimeysa d'autre part, **<u>Aéroport compris</u>**. Ceci même au-delà de 2050 !,
3. il n'est pas raisonnablement fractionnable dans le temps. La 1ère extension de Cornavin, coûtant 60 % du coût total, n'augmenterait la capacité de la gare que de 10 %, la faisant passer de 30,5 à 34 trains par heure alors qu'elle devrait être portée à 50. Il faudrait ensuite attendre 2045 – 2050 pour que l'indispensable seconde extension soit réalisée.

En outre ce fractionnement ferait se succéder deux chantiers au même endroit, en plein centre de la ville, coûtant plus d'un milliard chacun, qui bouleverseraient pendant deux à trois décennies la place de Montbrillant, le bas de la rue de La Servette, le bas du quartier des Grottes.

(fig.4) La solution de la boucle, **<u>envisagée depuis la création de la gare de l'aéroport</u>**, **<u>alors que le système cadencé se mettait en place</u>**, n'a pas été retenue.



Pourtant, face à la solution de l'Etat,

- cette boucle économise une masse de CO2 égale à la production annuelle du canton,
- elle ouvre aux trains transportant des marchandises dangereuses un trajet moins exposé,
- elle ne nécessite aucun chantier en zone densément construite, se réalise en plusieurs chantiers répartis le long des voies existantes, sur domaine public, sans guère empiéter sur des propriétés privées,
- elle coûte 4 milliards de moins, 1 au lieu de 5,

- elle coûte ce que la Confédération a déjà décidé de dépenser à Genève, environ un milliard, libère de ce fait le canton et la ville de toute participation financière,
- parce que peu coûteuse, elle ne nécessite pas de fractionnement dans le temps,
- **<u>et enfin, et surtout</u>**, elle offrira dès 2030 déjà ce que la solution de l'Etat ne pourrait offrir qu'au plus tôt en 2045 :
  1. une capacité suffisante du nœud de Genève,
  2. un réseau régional densément connecté, incluant l'aéroport,
  3. une gare à Châtelaine.