

**Pétition en faveur du raccordement du « Léman Express » à la gare de Genève-Aéroport
De quoi est-il question ? Pourquoi une pétition ? Développement et explications.**

L'association « Genève Route et Rail » lance une pétition en faveur du raccordement du « Léman Express » à la gare de Genève-Aéroport. En voici les raisons.

Maintenant que le « Léman Express » est en service depuis plus d'un mois, ses utilisateurs ont pu prendre la mesure de certaines lacunes qui entachent cette belle réalisation. Ils se sont notamment rendus compte que cette nouvelle offre de prestations en matière de transports publics ne leur permettait pas de se rendre à l'aéroport sans changer de train et même de quai à Cornavin. C'est ce qu'on appelle une « rupture de charge » dans le jargon, un inconvénient majeur dans les transports publics puisque les voyageurs perçoivent cela comme étant parfois rédhibitoire, selon les études qui y ont été consacrées. Ces études démontrent que les voyageurs privilégient les relations directes, fût-ce au détriment du temps total de déplacement d'un point à un autre. C'est donc une question de confort avant tout. Par ailleurs chacun est conscient qu'un voyage en avion ne se limite pas à se déplacer par la voie des airs, mais que les accès terrestres vers, et en provenance de l'aéroport doivent aussi être pris en compte dans le temps total de déplacement. La rupture de charge se pose avec d'autant plus d'acuité qu'il y a des bagages à transporter. Alors imaginons des touristes étrangers ne connaissant pas Genève, chargés de bagages et de skis en hiver, se croisant et se bousculant dans les passages sous voies de Cornavin, à la recherche de leurs correspondances respectives dans une gare qu'ils ne connaissent pas, attentifs à une signalétique qui ne leur est pas familière, sans même parler du stress induit par la crainte de rater leur train ou de se tromper.

L'hypothétique agrandissement de la gare de Cornavin planifié à l'horizon de 2030 ne changera rien à cette situation.

Trafic ferroviaire à « Genève-Aéroport »

Bien que les [dernières tendances](#) démontrent que les gens renoncent de plus en plus à prendre l'avion pour des raisons écologiques, il n'en reste pas moins que le trafic annuel à Cointrin, exprimé en nombre de passagers se montait à 17,9 millions pour l'année 2019, ce qui représente une moyenne de près de 50'000 passagers par jour. On en attend 25 millions à l'horizon 2030, soit près de 70'000 par jour. Il ne s'agit pas d'un objectif, mais d'une simple planification. Ce chiffre est consignée dans la fiche « [PSIA](#) »¹ relative à l'aéroport de Genève. Pour s'y rendre, les passagers empruntent soit le rail, soit la route, qu'il s'agisse de transports individuels ou collectifs.

Cependant le trafic en gare de « Genève-Aéroport » ne se limite à la seule desserte de la plateforme aéroportuaire. La desserte ferroviaire intéresse aussi les nombreux emplois dans les multinationales réparties le long de l'autoroute entre la route de Ferney et celle de Vernier, de même que ceux affectés à la gestion de l'aéroport lui-même. Exprimé en nombre d'emplois, l'effectif de « Genève Aéroport », l'entreprise qui gère la plateforme aéroportuaire, se monte à 1'150 personnes². Celle-ci n'est que l'une des 150 entreprises présentes sur le site. Les emplois induits représentent quant à eux 33'600 personnes.

¹ « PSIA » : Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique – Aéroport de Genève – OFAC : 14.11.2018 – Page 15

² [Chiffre de l'aéroport de Genève, août 2019](#)

A ces chiffres, il convient d'ajouter encore les visiteurs des manifestations organisées à [Palexpo](#), de même que celles qui ont lieu à l'[Arena](#), salle polyvalente d'une capacité de 9'500 places.

Capacité insuffisante de la gare de « Genève-Aéroport »

Ouverte au trafic en 1987, cette gare n'est accessible que depuis celle de Cornavin par la ligne à double voie mise en service la même année. Sa configuration actuelle est en cul-de-sac ce qui oblige les trains qui y accèdent d'en repartir dans le même sens, après y avoir effectué des manœuvres. Cette configuration limite la capacité de la gare à 8 trains par heure.

C'est cette insuffisance de capacité qui empêche la gare d'y accueillir le « Léman Express ».

Dans les années 1980, lors de la construction de la gare et de la ligne qui la dessert, il avait été prévu de supprimer ce cul-de-sac en prolongeant la ligne à double voie en direction de l'est, pour la raccorder directement à la ligne Genève – Lausanne aux environs de Genthod-Bellevue. Cette extension est attestée notamment par la conception architecturale de la «Halle 6 » de Palexpo. En effet, la place requise au passage de la double voie ferrée a été réservée. Les piliers de soutènement de la « Halle 6 » qui enjambe l'autoroute et la gare en son extrémité 'est' en témoignent.

La suppression du cul-de-sac rendrait la gare de « Genève-Aéroport » traversante, ce qui permettrait d'en tripler la capacité en la portant à 24 trains par heure, rendant ainsi possible sa desserte par le « Léman Express ».

Fiche « PSIA », de quoi s'agit-il ?

L'acronyme « [PSIA](#) » signifie « Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique ». Il s'agit d'un document élaboré par l'OFAC (Office fédérale de l'aviation civile) en partenariat avec les autorités cantonales. C'est un outil de planification et de coordination. Ce document traite notamment l'aménagement du territoire, le cadastre d'exposition au bruit et la réduction de la pollution de l'air. La fiche « [PSIA](#) » aborde également l'accessibilité terrestre de l'aéroport (pages 23 et 24). Elle vise à réduire la part des déplacements effectués au moyen des transports individuels motorisés par rapport à l'ensemble du trafic terrestre au départ ou à destination de l'aéroport. A cet égard on relève en page 23 de ladite fiche, « *qu'il est question d'améliorer l'accessibilité au site aéroportuaire par train (Léman-Express) avec transbordement à Cornavin.* »

Insatisfaite de cette vague promesse et de la très médiocre solution actuelle, l'association « Genève Route et Rail » a pris position le 4 janvier 2018 auprès de l'OFAC dans le cadre de la mise à l'enquête publique de la fiche « PSIA » pour réclamer la desserte ferroviaire directe de l'aéroport, sans transbordement, et d'ici à 2030.³

Pour réaliser cet objectif dans les meilleurs délais, notre association demande que la solution qu'elle soutient, à savoir la « Boucle de l'Aéroport » développée par M. Rodolphe Weibel, ingénieur EPFL en génie civil, soit prise en considération dans le cadre de l'étape d'aménagement ferroviaire « EA 2030/2035 » de la Confédération⁴. Celle-ci avait également fait l'objet d'une procédure de mise en consultation par l'OFT qui a permis à « GeReR » de prendre position le 2 janvier 2018⁵ en faveur du désenclavement ferroviaire de l'aéroport.

³ - Prise de position (4.1.2018) de « GeReR » dans le cadre de l'enquête publique « PSIA ». [Voir ici](#).

⁴ - Aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2030/35 (EA 2030/35). [Voir ici](#).

⁵ - Prise de position (2.1.2018) de « GeReR » dans le cadre de la procédure de consultation relative à l'étape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2030/35 (EA 2030/35). ([Voir ici](#))

Fort heureusement un projet de loi ⁶ destiné à financer l'étude de la « Boucle de l'Aéroport » est actuellement en traitement au Grand Conseil du canton de Genève. Son aboutissement pourrait faire avancer les choses en permettant le désenclavement de l'aéroport, seule solution pour qu'il soit desservi d'ici à 2030 par le « Léman Express ».

Mais comme à ce jour rien n'a changé, l'autisme des autorités genevoises nous incitent à lancer cette pétition pour faire bouger les choses.

Aménagement du tunnel François-Furet (tunnel de Châtelaine)

Ce tunnel, appelé également tunnel de Châtelaine, est une pièce maîtresse pour permettre la desserte optimale de l'aéroport. Idéalement situé entre le pont de la Jonction et Châtelaine (voir la carte ci-dessous), il est à voie unique et n'est affecté qu'au trafic marchandises pour desservir la gare de La Praille.



(Carte : Source « Tribune de Genève » 7/7/2015)

Ce tunnel a déjà fait l'objet d'interventions parlementaires pour l'ouvrir au trafic voyageurs, dont une pétition lancée en 2015 par l'ATE ⁷.

Son ouverture au trafic voyageurs, après l'avoir adapté aux normes, permet à la fois la desserte de l'Aéroport, ainsi que celle de la ligne du Mandement vers Zimeysa, La Plaine et Bellegarde, à partir et à destination de la Rive Gauche (Annemasse, Eaux-Vives, Lancy-Pont-Rouge), sans passer par Cornavin.

Signez et faites signer la pétition sur change.org :

<http://chnng.it/BKT8fPDJTj>

Genève Route et Rail : février 2020

⁶ - Projet de loi « PL 12525 ». [Voir ici](#).

⁷ - Pétition « P 1949 » - Pour l'ouverture du tunnel de Châtelaine au trafic voyageurs. [Voir ici](#).