



L'alternative boucle

Le Grand Conseil n'a pas été emballé par le projet alternatif de boucle ferroviaire à l'aéroport. Sa Commission des travaux a rejeté la proposition de feu le député PLR Rolin Wavre de lui allouer un crédit d'études de 1,8 million de francs. Un refus net: 11 voix contre 3 et 1 abstention. Seul le MCG appuie pleinement cette proposition; le PLR est divisé. Débat.

La capacité du noeud ferroviaire augmentée

L'invité
Rodolphe Weibel
Ingénieur EPFL,
défenseur
de la boucle



Deux solutions s'affrontent: «la boucle» et «l'officielle». La boucle se réalise en prolongeant l'antenne ferroviaire de Cointrin jusqu'à la ligne de Lausanne, qu'elle rejoint à Genthod. Deux raccordements la complètent, l'un à Blandonnet, l'autre au Vengeron. Un train venu de Lausanne visitera Genève en ne parcourant qu'une fois le trajet Genthod-Cornavin-Cointrin, et non deux fois comme c'est le cas aujourd'hui, la 1^{re} fois pour se rendre à Cointrin, la 2^e au retour. Ainsi, le trafic Lausanne-Cointrin pourra doubler entre Lausanne et Genthod sans augmenter entre Genthod et Cointrin. Aucun agrandissement de Cornavin n'est nécessaire. Un processus analogue peut s'appliquer au trafic entre Genève et Bellegarde ou Annemasse. Des lignes tangentes à la boucle complètent le dispositif. La capacité de la gare de l'aéroport, rendue traversante, passe de 8 trains par heure à 24, suffisante pour accueillir en outre le trafic régional. L'officielle se fonde sur une logique d'addition. Puisque Cornavin arrive à la limite de sa capacité, il faut y ajouter un quai et deux voies. Puisqu'un quai et deux voies supplémentaires à Cornavin ne suffisent pas, il faut ajouter un deuxième quai supplémentaire et deux voies de plus encore. Puisqu'enfin ces dispositions ne permettent toujours pas au trafic régional d'atteindre Cointrin dont la gare est saturée par les trains de grandes

lignes, il faut y construire une nouvelle gare sous-souterraine, avec sa propre ligne de desserte depuis Cornavin via Nations. Les deux solutions promettent à leur achèvement les mêmes capacités. Mais pas dans les mêmes délais: l'officielle, ce serait en 2045 au plus tôt, la boucle en 2030 déjà. L'officielle coûterait 4,7 milliards, la boucle 1,2 seulement. L'officielle coûterait un demi-milliard aux Genevois, la boucle rien. Les chantiers de l'officielle dégageraient un million de tonnes de CO₂, la boucle un cinquième seulement. L'officielle, ce seraient deux chantiers d'un milliard chacun se succédant entre 2025 et 2045, au même endroit, bouleversant Montbrillant entre la rue Voltaire et la rue des Alpes. La première extension de Cornavin ne suffirait pas pour permettre une halte à Châtelaine. En outre, elle laisserait inaccessible à tout trafic régional la gare de l'aéroport, saturée par les trains de grandes lignes, obligeant de ce fait tout voyageur de la région à changer de train à Cornavin. Elle coûterait 1,7 milliard, dont un demi-milliard aux Genevois, mais ne vaudrait presque rien puisque ne servant qu'à presque rien tant que les deux étapes ultérieures ne seraient pas réalisées. Les toutes-puissantes administrations des transports s'acharnent à éreinter la boucle, la déclarant contre toute évidence incompatible avec le système cadencé et plus coûteuse qu'annoncé, avançant des coûts unitaires exagérés d'un facteur 5! À ce tarif, l'officielle coûterait 23 milliards! De solides démonstrations de la fausseté de ces critiques ont été rendues publiques, sans susciter de réactions de leurs auteurs: quel aveu!

Ne déraillons pas en gare de Genève!

L'invité
Thomas Wenger
Député PS
au Grand Conseil



En 2016, le Grand Conseil genevois a accepté à l'unanimité un crédit d'investissement de 425 millions en faveur d'une extension souterraine de la gare Cornavin comprenant la construction de deux voies supplémentaires en sous-sol. Devisé à plus de 1,6 milliard, le projet sera financé par la Confédération à hauteur de plus d'un milliard. Aujourd'hui, la gare Cornavin a atteint sa capacité maximale avec la mise en service du Léman Express. Son extension répondra à la demande future dès 2030. Le projet de loi 12525 soumis au Grand Conseil reprend quant à lui un projet concurrentiel de l'association GeReR («Genève Route et Rail») et demande un crédit d'étude pour le prolongement des voies CFF de l'aéroport en direction de Lausanne, ce qui créerait ainsi une boucle. Ce projet alternatif est inapplicable et insensé pour plusieurs raisons. Au vu du développement de la région genevoise, de nouveaux investissements ferroviaires devront être faits pour raccorder des zones fortement urbanisées aujourd'hui mal desservies en transports publics. L'idée est de construire une ligne diamétrale qui raccordera le quartier des Nations à l'aéroport et la Zimeysa et de réaliser une nouvelle liaison entre Lancy et Bernex via le futur quartier des Cherpines. Ce projet permettra des offres nouvelles comme Annemasse-Zimeysa ou Bernex-Eaux Vives. Pour réaliser un tel développe-

ment, il est indispensable d'étendre la capacité de la gare de Cornavin. Des investissements d'une telle envergure demandent des années de travail et de négociations pour obtenir les financements fédéraux. À ce jour, le soutien financier de Berne de plus d'un milliard de francs est assuré pour l'extension de la gare Cornavin. Remettre en cause cette extension serait une folie qui ferait perdre cet argent à Genève. Un autre argument de poids est celui de l'incompatibilité de «la boucle» avec l'horaire cadencé des CFF. Son principe est simple: les trains ont le même temps de parcours dans les deux sens, ils se croisent au même lieu et ont le même temps de correspondance. Cette planification est uniforme sur tout le réseau suisse. Or, la boucle ferroviaire créerait une asymétrie de l'horaire entre Genève et Lausanne selon le sens emprunté de la boucle. Un train sur deux verrait son temps de parcours prolongé de huit minutes. Comme 80% des 100'000 voyageurs journaliers entre Lausanne et Genève terminent leur voyage à Cornavin, 20% continuent vers l'aéroport, rationnels, ils utiliseraient le train le plus rapide, créant ainsi un déséquilibre de l'offre. De plus, les CFF l'ont rappelé, il est exclu de réadapter l'ensemble du système suisse d'horaire cadencé pour répondre à une Genferei. Enfin, les coûts du projet de boucle seraient largement sous-estimés de plus d'un milliard de francs. Accepter ce crédit d'étude équivaldrait donc à renoncer à l'extension souterraine de la gare Cornavin et à plus d'un milliard de la Confédération, ce serait insensé et totalement irresponsable.