

Ge_{nève} Route et Rail

Adresse postale :

« Genève Route et Rail »

1233 BERNEX

Email : info@gerer.ch

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

Newsletter - Lettre d'information de « Genève Route et Rail » - Consultations publiques - Nos prises de positions auprès de l'OFT et de l'OFAC.

L'association « [Genève Route et Rail](#) » a été créée en mai 2016 pour soutenir le projet alternatif de M. Rodolphe Weibel à l'extension de la Gare Cornavin. Ce projet consiste essentiellement à réaliser une boucle, en reliant la gare de « Genève-Aéroport » à la ligne de Lausanne aux environs de Bellevue, de façon à diviser par deux le nombre de trains transitant par la gare Cornavin.

Malheureusement et malgré les efforts que nous avons déployés, nous ne sommes pas parvenus à convaincre les députés de l'inutilité de cette extension et de l'énorme gaspillage financier qui en résultera. Il y a plusieurs raisons à cet échec. Parmi celles-ci relevons le manque flagrant d'information aux députés s'agissant aussi bien des aspects techniques que des conséquences financières qui en découleront, ceci dans un contexte de finances publiques très précaires. Nous relevons également la mise sous pression du Grand Conseil afin de permettre à Genève (Canton et Ville) de signer dans les délais la « [Convention cadre](#) » qui entérine désormais l'extension de la Gare Cornavin.

Mais nous n'allons pas nous lamenter, car même si nous avons perdu une bataille, nous poursuivons notre combat tant nous sommes persuadés qu'il est juste, que le concept global du nœud ferroviaire de Genève tel que nous l'idéalisons est le meilleur, qu'il peut être réalisé en dix ans, pour un coût très modeste (740 millions de francs), compatible avec la situation des finances publiques mais également sans impacts sur le trafic et les nuisances au centre ville.

Nous poursuivons en effet notre lutte, car nous savons, et l'avons démontré, que l'extension de la Gare Cornavin telle que désormais décidée, ne sera pas en mesure d'absorber le trafic ferroviaire planifié à l'horizon 2030/2035. Les faits et l'histoire le prouveront. Par conséquent, le projet que nous soutenons conserve aujourd'hui encore toute sa pertinence en tant qu'alternative crédible aux inévitables étapes ultérieures prévues par l'Etat.

Nous sommes intervenus récemment auprès de l'OFT (Office fédéral des transports) et de l'OFAC (Office fédéral de l'aviation civile) en déposant nos prises de position aux consultations publiques concernant respectivement « [L'étape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2030/2035](#) » et la « [Fiche PSIA pour l'aéroport de Genève](#) » (Mise à l'enquête publique du Plan sectoriel d'infrastructure de l'Aéroport de Genève). Nos prises de position peuvent être consultées sur notre site, [ici](#).

Ces deux consultations publiques mettent en évidence deux lacunes majeures que nous avons dénoncées dans nos prises de position :

- L'absence de solution au désenclavement ferroviaire de l'Aéroport. La configuration actuelle de gare en impasse en limite fortement la capacité et ne permet pas d'en accroître la desserte aussi bien en termes de cadence des trains que de confort pour les voyageurs puisque certains d'entre eux seront contraints à un transbordement à Cornavin. En effet, les deux projets mis en consultation ne prévoient pas d'accès directs à Genève–Aéroport depuis le futur réseau « Léman Express » (CEVA), ni depuis La Plaine et Bellegarde, ni encore depuis la Côte vaudoise par les trains omnibus.
- Autre lacune de taille relevée dans le projet de « L'étape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2030/2035 », celle-ci ignore totalement la problématique du transit de matières dangereuses, lesquelles continueront de transiter par Cornavin, dans une zone fortement urbanisée, avec tous les risques qui en découlent.

Vous trouverez plus amples informations sur nos activités en consultant notre site, [ici](#).

Genève, le 5 février 2018, le comité de « Genève Route et Rail »