

Note à la Commission des Transports du Grand Conseil

Mesdames et Messieurs les député(e)s, membres de la Commission des Transports du Grand Conseil,

Au seuil de cette nouvelle législature 2018-2023, notre association tient à féliciter les député(e)s et commissaires pour leur élection et souhaite plein succès à la Commission des Transports dans ses futures activités.

En tant qu'association active en faveur de la promotion d'infrastructures routières et ferroviaires, cohérentes entre elles, nous nous permettons de vous adresser cette note en espérant qu'elle retiendra toute votre attention.

Introduction

L'association « Genève Route et Rail », ci-après « GeReR », s'est constituée le 19 mai 2016 pour défendre le concept développé par M. Rodolphe Weibel, ingénieur EPFL en génie civil, en faveur d'un développement cohérent des infrastructures routières et ferroviaires.

Notre association poursuit les buts suivants (article 3 de nos statuts. [Voir ici](#)) :

- Promouvoir des infrastructures routières et ferroviaires cohérentes entre elles dans le canton de Genève, dans l'intérêt du bien public.
- Lutter contre le gaspillage des deniers publics dans les projets d'infrastructures routières et ferroviaires.
- Associer et faire participer les citoyens, les contribuables et le public en général lors de l'élaboration de projets d'infrastructures routières et ferroviaires.
- Promouvoir le dialogue entre les autorités politiques et les citoyens dans le domaine des infrastructures de transport.

Affirmer que les Genevois ont une grande attente de leurs autorités cantonales dans le domaine de la mobilité et des transports publics relève de l'euphémisme, tant le sujet passionne l'opinion publique. C'est dire si le défi à relever est important. A cet égard, « GeReR » souhaite informer et devenir un véritable partenaire de dialogue pour la Commission des Transports avec laquelle il entend collaborer pour le bien-être des Genevois, dans un climat de confiance réciproque. « GeReR » souhaite apporter son expertise et sa vision critique.

Rétrospective des activités de « GeReR »

Depuis sa constitution en mai 2016, « GeReR » s'est mobilisée sur deux axes :

- L'infrastructure du nœud ferroviaire de Genève qu'elle envisage dans son ensemble, comme un réseau, à partir de la configuration actuelle, en l'aménageant de telle sorte qu'elle puisse absorber l'accroissement du trafic planifié d'ici à l'horizon 2035. (Lire le développement ci-après).

- La Traversée du Lac. « GeReR » s’oppose au projet conçu par l’Etat de Genève pour de multiples raisons.
Son tracé ne répond pas aux critères de financement de l’OFROU, du fait notamment de la faible urbanisation de la Rive Gauche qu’il est censé traverser. Par conséquent son financement par la Confédération en tant que route nationale n’a pratiquement aucune chance d’être pris en charge. De surcroît ce tracé est irrespectueux de la réserve naturelle de la Pointe à la Bise et des surfaces d’assolement. Les contraintes géologiques de l’accostage en Rive Gauche ont été très nettement sous-estimées, comme l’a démontré le Professeur Walter Wildi lors d’un débat, le 9 mars 2018 à Meinier. Le projet n’intègre pas les transports publics dans son concept.
Pour toutes ces raisons, ce projet ne fait l’objet d’aucun consensus politique et n’a par conséquent aucune chance de voir le jour sous cette forme.
Contrairement au projet de l’Etat de Genève, « GeReR » soutient un projet alternatif de Traversée du Lac qui intègre les transports publics dans son concept.

Infrastructure ferroviaire

« GeReR » s’oppose à tout projet d’agrandissement de la gare Cornavin, qu’il soit en surface ou en souterrain. En effet, malgré l’accroissement du trafic ferroviaire attendu sur le nœud de Genève d’ici à 2030, tout agrandissement de cette gare est superflu. Le problème peut être résolu d’une manière plus efficace, moins invasive et surtout moins onéreuse. A cet égard et malgré la décision prise en plénum par le Grand Conseil le 22 septembre 2016 ([PL 11912](#)), « GeReR » est persuadée qu’il n’est pas trop tard pour revenir à la raison, tant les enjeux sont importants pour l’avenir des transports publics et des finances genevoises.

L’agrandissement de Cornavin est en effet inutile. Cette affirmation découle d’un constat très simple. Les autorités ont manqué de hauteur de vue en se focalisant d’emblée sur cette gare comme étant l’unique obstacle à l’accroissement du trafic, alors qu’il n’en est rien. Ce faisant, elles ont ignoré l’énorme potentiel de la ligne ferroviaire reliant Cornavin à l’Aéroport et n’ont pas pris en considération l’anomalie que constitue Genève-Aéroport, gare en impasse depuis son ouverture en 1987, alors que celle-ci n’était pas destinée à rester dans cette configuration, comme en témoigne la presse de l’époque. Du fait de cette anomalie, les trains arrivant à Genève-Aéroport sont contraints d’y effectuer des manœuvres pour pouvoir repartir en direction de Cornavin.

Lors de sa conception dans les années 1980, Genève-Aéroport était en effet destinée à être raccordée à la ligne Genève – Lausanne à la hauteur de Genthod-Bellevue. L’aménagement actuel de cette gare, comme la conception architecturale de la Halle 6 de Palexpo qui en surplombe l’extrémité nord-est, témoignent de ce projet originel. Les autorités de la précédente législature semblent avoir oublié la lucidité de leurs prédécesseurs, au profit d’une solution complexe, longue à réaliser, peu pérenne, ceci dans un environnement urbain très dense avec toutes les conséquences qui en découleraient sur l’économie et les finances genevoises.

En raccordant directement la gare de Genève-Aéroport à la ligne ferroviaire Genève-Lausanne, on réalise une boucle qui ne serait parcourue qu’une seule fois par les trains, déchargeant ainsi la gare Cornavin et tout le tronçon entre celle-ci et Genève-Aéroport, de la moitié du trafic. Cet aménagement, relativement mineur, rend superflu toute extension de la gare Cornavin. Quant à la gare de Genève-Aéroport, devenue traversante, elle voit sa capacité

tripler, passant de 8 à 24 trains par heure. Elle pourrait accueillir de ce fait les convois du « Léman-Express », chose impossible dans la configuration actuelle.

Le projet GeReR



Cette configuration en boucle n'est pas nouvelle en soi puisqu'elle figurait dans un rapport d'étude d'aménagement du territoire genevois ([GVA_UC : « Une Constitution pour Genève »](#)), initiée par la « CCIG » en 2009 (Chambre de Commerce, de l'Industrie et des Services de Genève). C'est à cette même époque, en décembre 2009, que la proposition de motion « [M 1803](#) » est déposée au Grand Conseil. Celle-ci fait référence à l'étude d'aménagement du territoire genevois, initiée par M. Charles Pictet, architecte, qui préconise également le raccordement de la gare de Genève-Aéroport à la ligne ferroviaire Genève-Lausanne.

Forte de tous ces constats, « GeReR » s'est battue pour défendre sa vision d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire en récoltant des signatures en faveur de ce concept de « Boucle de l'Aéroport » et en s'opposant à l'agrandissement de Cornavin, ce qui lui a valu d'être auditionnée par la « Commission des Travaux » du Grand Conseil le 30 août 2016, dans le cadre du projet de loi « [PL 11912](#) ». Cette audition n'a pas permis de convaincre les commissaires, mis sous pression par l'échéance d'une décision et bombardés d'informations erronées, voire fallacieuses, à propos du projet alternatif à l'extension de Cornavin. Ces informations n'ont pu être démenties à temps et ont abouti à la malheureuse décision prise en plénière par le Grand Conseil le 22 septembre 2016.

Notre association « GeReR » a recouru auprès du Contrôle Fédéral des Finances d'une part, de la Cour des Comptes d'autre part, en septembre 2017, respectivement octobre 2017, contre certains procédés qui nous semblent contraires aux principes qui attribuent aux parlements, le Grand Conseil genevois et l'Assemblée fédérale, un pouvoir de contrôle des dépenses publiques pour faire accepter ce projet et ses corollaires, que nous jugeons extravagants.

Rappelons tout de même que l'enjeu financier se monte à plus de 4 milliards 600 millions de francs !

Depuis lors « GeReR » poursuit inlassablement sa lutte en faveur de la « Boucle ferroviaire de l'Aéroport ». A cet égard, nous avons déposé un dossier le 3 janvier 2018 auprès de l'OFT dans le cadre de la mise en consultation par la Confédération de « l'Etape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2030/2035 ». Nous avons procédé de même auprès de l'OFAC le 4 janvier 2018, dans le cadre de la mise à l'enquête publique de la « Fiche PSIA » de l'aéroport de Genève, car les accès terrestres à la plateforme aéroportuaire sont impliqués dans ladite fiche.

Par soucis de transparence, nous prenons la liberté d'informer le Conseiller d'Etat en charge du Département des Infrastructures (DI), M. Serge Dal Busco, en lui faisant parvenir une copie de cette note.

En vous remerciant d'ores et déjà de votre intérêt et en vous réitérant notre disponibilité, nous vous prions d'agréer, Mesdames et Messieurs les député(e)s, et commissaires de la Commission des Transports, nos respectueuses salutations.

Le comité de l'association « Genève Route et Rail »,
Adresse postale :

« Genève Route et Rail »
1233 Bernex

<http://www.gerer.ch>

Email : info@gerer.ch