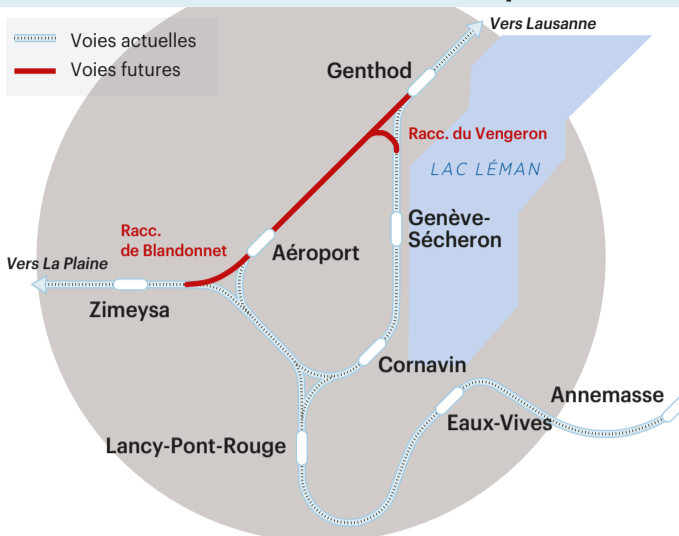


La nouvelle boucle de Genève Aéroport



La boucle peut économiser des milliards

GENÈVE Un député veut remettre sur la table le projet d'un ingénieur à la retraite qui éviterait d'agrandir à grands frais la gare Cornavin.

Genève et la Confédération pourraient économiser 3 milliards de francs dans la modernisation du réseau de chemin de fer du bout du lac. Cette idée portée par l'ingénieur à la retraite Rodolphe Weibel depuis plusieurs années commence à séduire. La perspective d'économie a poussé le député PLR Rolin Wavre à prendre position en faveur de l'alternative à l'extension de la gare Cornavin. Cette dernière étant trop petite pour accueillir les développements futurs du réseau, un agrandissement souterrain a été décidé en 2016. Des travaux qui seront trop coûteux et trop problématiques pour Genève, estime l'élu libéral-radical qui a reçu le soutien de son chef de groupe, Cyril Aellen.

Trafic divisé par deux

Le projet de l'ingénieur Weibel prévoit de conserver la gare Cornavin comme elle l'est actuellement. À la place d'une extension, il propose de compléter jusqu'au Vengeron la ligne qui termine en cul-de-sac à l'aéroport afin de réaliser une boucle. Les trains effectueront ainsi le trajet Lausanne-Cointrin-Cornavin-Lausanne. Actuellement, un train qui vient de Lausanne puis y repart va à l'aéroport et traverse deux fois Cornavin car il doit rebrousser chemin à Cointrin. Avec l'alternative, la gare genevoise verrait son trafic divisé par deux, rendant inutile tout agrandissement.

L'extension prévue est dévisée à 1,642 milliard de francs. Créer une boucle coûterait seulement 740 millions, d'après l'ingénieur. Un argument qui séduit Rolin Wavre, d'autant plus que d'autres coûts sont à prévoir. «Nous n'avons pas besoin de cette extension, estime le député PLR. Elle sera insuffisante puisque l'État en prévoit une deuxième puis la création d'une nouvelle ligne Cornavin-Nations-Aéroport. Tout cela va coûter 3 milliards supplémentaires alors que la boucle se suffit à elle-même.»

Il relève aussi que Genève va se lancer dès 2024 dans de longs travaux invasifs. Chaque extension mettra en effet plus de six ans pour être réalisée. La boucle épouserait le tracé de l'autoroute de contournement qui doit être agrandie, garantissant des nuisances limitées. Rolin Wavre explique avoir choisi de porter ce projet maintenant car le «momentum» lui est favorable. «Le Grand Conseil se prononcera bientôt sur le schéma directeur du réseau du rail, indique-t-il. Les députés peuvent défaire ce qu'ils ont fait.»

«Pas d'explications»

Un tel soutien «rassure et fait plaisir», témoigne Rodolphe Weibel. Ce dernier regrette ne pas avoir été suffisamment écouté il y a 4 ans, lorsque l'État cherchait une solution pour augmenter le trafic sans démolir une partie du quartier des Grottes situé derrière la gare. L'extension souterraine, certes onéreuse, avait été présentée comme une victoire par le ministre des Transports, Luc Barthassat. «Le Département n'est pas réellement entré en matière, regrette l'ingénieur à la retraite. J'ai rencontré trois fois Luc Barthassat et ses fonctionnaires, ils ont été polis et courtois mais je n'ai pas eu vraiment d'explications.»

Le ministre n'ayant pas été réélu l'an passé, ce sont les services de son successeur, Serge Dal Busco, qui expliquent désormais pourquoi il n'est pas possible d'envisager la boucle. «Dans cette proposition, la logique de circulation des trains remet fortement en cause le fonctionnement du cadencement suisse et dégrade l'offre proposée aux voyageurs avec notamment un allongement de temps de parcours entre Genève et Lausanne, et la modification des liaisons entre Genève Aéroport et le centre-ville», explique le Département des infrastructures. Les trains qui passeraient par Cointrin verraient en effet leur trajet rallongé d'une dizaine de minutes.

L'Office fédéral des transports (OFT) avance les mêmes arguments. «La boucle prônée par M. Weibel [...] n'est pas dans l'intérêt du système global suisse, précise-t-il. C'est ce qui a poussé l'OFT à s'opposer à ce projet comme il l'a expliqué en 2016 devant la Commission des travaux du Grand Conseil genevois.»

JULIEN CULET