

Ge^{nève} R^{oute} e^t R^{ail}

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 » - Etat de la situation sur les projets ferroviaires de Genève à ce jour.

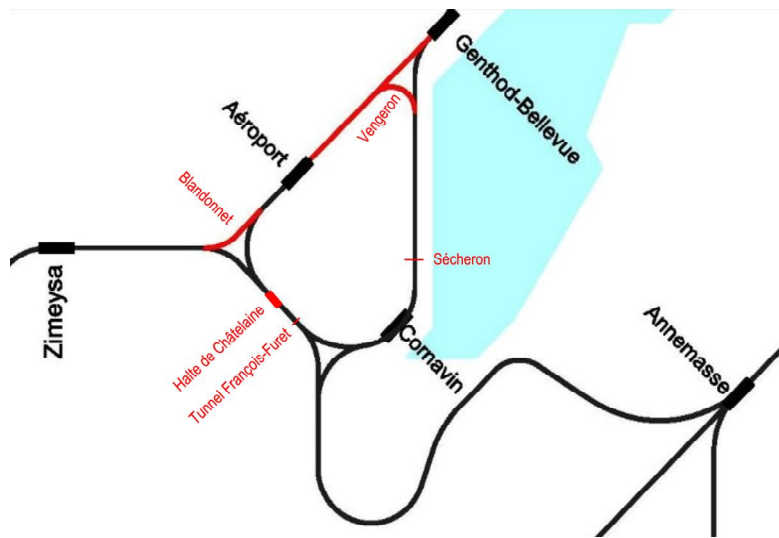
L'association « Genève Route et Rail » informe ses membres et sympathisants de la situation des projets ferroviaires de Genève à ce jour :

L'essentiel en bref

- Les autorités genevoises, la Confédération et les CFF veulent agrandir la gare Cornavin pour résoudre l'augmentation de la desserte ferroviaire de Genève promise à l'horizon des années 2030. Ce projet constitue la première étape d'un concept qui en comprend deux autres pour un coût total de 4 milliards 700 millions de francs. Seule la première étape d'un coût de 1 milliard 652 millions a fait l'objet d'une convention de financement. Genève, Ville et canton, en prendront 545 millions à leur charge, le solde étant financé par la Confédération. Les travaux de cette première étape sont censés commencer en 2024. Ils dureront 6 ans et impacteront très fortement tout le secteur urbain dans un périmètre situé entre les jardins de l'ONU à l'est, jusqu'à Châtelaine à l'ouest, soit sur une longueur de plus de 5 km et une largeur de quelques centaines de mètres. Les trafics public et privé s'en trouveront fortement perturbés. L'accès à la gare Cornavin en sera bouleversé. Malgré cette première étape et en dépit des nuisances qu'elle aura engendrées, la seule amélioration promise sera extrêmement modeste, puisqu'il ne s'agit que d'une nouvelle liaison « Regio Express », reliant Nyon à Genève-Aéroport, toutes les 30 minutes, avec la desserte de Coppet, Versoix et Cornavin. Aucune amélioration en revanche pour la desserte des gares entre Cornavin et Bellegarde. L'Aéroport quant à lui ne sera toujours pas desservi par le « Léman Express ». Pour pallier cette lacune nos autorités ont prévu deux étapes supplémentaires afin de résoudre ce problème dans sa globalité. Mais ce ne sera pas avant 2045 et à quel prix !
- A cette hérésie ferroviaire, l'Association « [Genève Route et Rail](#) » propose un concept alternatif de bons sens. Elle demande de réaliser une boucle ferroviaire qui consiste à raccorder la gare de Genève-Aéroport à la ligne de Lausanne à la hauteur de Genthod-Bellevue : la « [Boucle de l'Aéroport](#) ». Ce concept permet de résoudre totalement l'insuffisance de capacité en une seule étape d'une durée de six ans, pour un montant inférieur à 1 milliard de francs¹ avec une mise en exploitation en 2030 déjà. L'Aéroport serait ainsi desservi dès cette date, non seulement par le « Léman Express », mais également par les TGV et les trains « [Grandes Lignes](#) » qui pourraient y accéder directement. Malgré tous ses avantages, ce concept alternatif connu depuis plusieurs années n'a fait l'objet d'aucune étude de la part de nos autorités. Est-ce par

¹ - En comparaison, le CEVA – « Léman Express » - coûtera 1 milliard 600 millions de francs

paresse intellectuelle ou pour cacher de sombres conflits d'intérêts qu'il a toujours été écarté sous de fallacieux prétextes ? Aujourd'hui, cela risque de changer puisqu'un [projet de loi](#) destiné à en financer l'étude a enfin été déposé au Grand Conseil.



- Enfin un projet de loi (« PL 12525 ») pour financer une étude en faveur de la « prolongation des voies CFF de l'Aéroport de Genève en direction de Lausanne » a été déposé en mai 2019 par le député Rolin Wavre. Concrètement, il s'agit de la réalisation de la « [Boucle de l'Aéroport](#) ».
- Malgré leur ferme détermination à réaliser l'extension de la gare Cornavin, nos autorités ont soumis à l'enquête publique en ce début d'année une modification du « [Schéma directeur du réseau sur rail](#) » annexé à la « [LRTP](#) ». Ceci témoigne d'un certain flou sur leur vision d'avenir du réseau ferroviaire genevois, puisque le concept originel a été modifié.
- Le « [Léman Express](#) », fleuron ferroviaire genevois, sera mis en exploitation le 15 décembre prochain. Il parcourra 230 km de lignes, transportera 50'000 voyageurs par jour et desservira 45 gares réparties entre la Suisse et la France. Toutefois la gare de Genève-Aéroport, seconde gare en importance du canton, ne sera pas desservie. En cause, sa capacité d'accueil insuffisante. Gare en cul-de-sac, Genève-Aéroport ne peut accueillir actuellement que 8 trains par heure au maximum. La rendre traversante permettrait d'en tripler la capacité en la portant à 24 trains par heure. C'est précisément ce que demande « [Genève Route et Rail](#) » dans le [concept](#) qu'elle souhaite voir appliquer.
- Les [CFF mettent à l'enquête publique](#) jusqu'au 10 juillet la construction d'un faisceau de voies de garage sur le site de « Vernier-Meyrin Cargo ». Il s'agit d'un prérequis à la réalisation de la 1ère étape d'extension de Cornavin. Cet ouvrage est inclus dans la « [Convention-cadre](#) ».

Développement

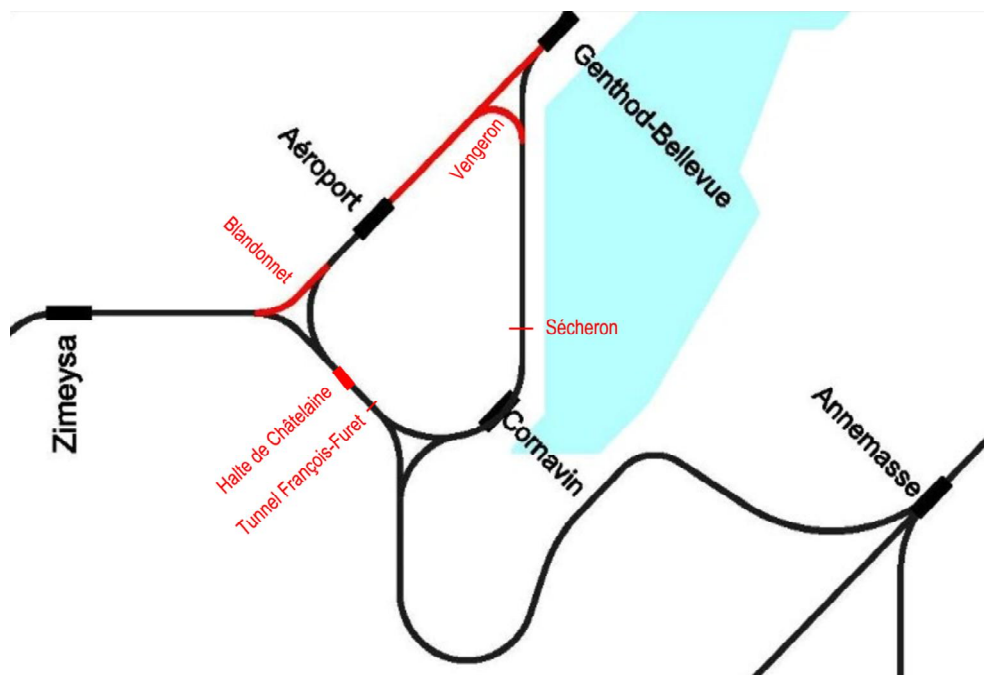
Les faits – L'infrastructure ferroviaire de Genève

Les autorités genevoises, la Confédération et les CFF veulent agrandir la gare de Cornavin pour absorber l'augmentation de la desserte ferroviaire de Genève promise à l'horizon des années 2030.

Plutôt que de procéder à une étude conceptuelle en prenant en considération l'infrastructure existante ou de mettre en oeuvre le projet initial des CFF et de l'État qui prévalait jusqu'en 2011, nos autorités ont manqué de hauteur de vue en se focalisant d'emblée sur Cornavin.

Or la cause de l'insuffisance de la capacité du nœud ferroviaire de Genève n'est pas la gare de Cornavin en elle-même, mais la configuration du réseau genevois qui oblige les trains à faire demi-tour à « Genève-Aéroport », gare en impasse située en bout de ligne. De ce fait les trains doivent parcourir deux fois le tronçon situé entre Genthod-Bellevue et l'Aéroport. La gare de Cornavin étant incluse dans ce parcours, sa charge de trafic s'en trouve multipliée par deux. C'est sur la base de ce constat que repose le concept de la « Boucle de l'Aéroport ».

L'association « [Genève Route et Rail](#) » a été créée en mai 2016 pour soutenir le concept alternatif de M. Rodolphe Weibel à cette extension de la Gare Cornavin. Ce concept consiste pour l'essentiel à réaliser une boucle qui relierait la gare de « Genève-Aéroport » à la ligne de Lausanne aux environs de Genthod-Bellevue. Il est simple, facile et rapide à mettre en œuvre, il rend inutile toute extension de la gare Cornavin et les gigantesques travaux qui bouleverseraient tout le secteur entre les jardins de l'ONU à l'est et Châtelaine au nord-ouest, soit sur plus de 5 km et ceci de nombreuses années durant. A prestations égales, voire supérieures, le concept défendu par « [Genève Route et Rail](#) » coûterait moins de 1 milliard de francs, alors que le projet en 3 étapes de l'Etat reviendrait à 4 milliards 700 millions. Le premier est réalisable en une seule étape de 6 ans, alors que le second nécessite 3 étapes successives d'une durée totale de plus de vingt ans.



Le concept de « [Genève Route et Rail](#) » est basé sur le constat suivant. Les trains qui arrivent à Genève-Aéroport, gare en impasse, doivent rebrousser chemin sur Cornavin avant de repartir en direction de Lausanne. Ce faisant ils effectuent deux fois le parcours entre ces deux gares, mobilisent inutilement la capacité de Cornavin et de celle du tracé impliqué.

Pourquoi en est-on arrivé là ? - Extension de la gare Cornavin, chronologie des événements

Les autorités genevoises ont tergiversé de longs mois durant avant d'être mises en demeure par la Confédération et les CFF de trouver une solution pour accroître la capacité ferroviaire du nœud de Genève afin de faire face à l'augmentation de l'offre de prestations planifiée d'ici à l'horizon 2030/2035 dans le cadre du projet d'aménagement ferroviaire ([PRODES](#)).

Jamais au cours de ces dernières années, les autorités cantonale et fédérale, de même que les CFF, ne se sont penchés sur le concept de la « [Boucle de l'Aéroport](#) », alors qu'ils en connaissaient l'existence et que ce concept avait été prévu dès la construction de la gare de l'Aéroport dans les années 1980. Jamais ils ont consenti à l'étudier malgré les nombreuses interpellations que nous leur avons adressées avec véhémence. Les autorités de même que la Grande Régie fédérale nous ont toujours opposé une fin de non-recevoir, arguant d'incompatibilités avec l'horaire cadencé suisse, de procédures de nettoyage des voitures, de temps de parcours supplémentaire, etc. Ces arguments, outre la mauvaise foi qu'ils trahissent, reflètent à l'évidence une paresse intellectuelle !

C'est ainsi qu'une « [Convention cadre](#) » a été signée le 7 décembre 2015 entre la Confédération, les CFF et Genève (Ville et canton). Cette convention est un accord de financement entre les partenaires, autour d'un projet d'extension de la gare Cornavin.

Soumis à la pression des événements et pressé par le temps, le Grand Conseil a adopté en urgence, le 22 septembre 2016, le projet de loi « [PL 11912](#) » en faveur d'un crédit de 425 millions de francs, montant correspondant à la part du canton de Genève selon ladite convention. Le Conseil Municipal de la Ville de Genève a suivi le mouvement le 27 septembre 2019, en adoptant le crédit de 120 millions qui lui était soumis, conformément à ladite convention (« [PR 1185](#) »).

Genève, Ville et canton, verseront donc solidairement 545 millions de francs à déduire du montant total de 1 milliard 652 millions, selon la clé de répartition définie dans la « [Convention-cadre](#) », pour cette première extension dont les effets seront très limités. La seule amélioration promise sera extrêmement modeste, puisqu'il ne s'agit que d'une nouvelle liaison « Regio Express », reliant Nyon à Genève-Aéroport toutes les 30 minutes, avec la desserte de Coppet, Versoix et Cornavin. Aucune amélioration en revanche de la desserte des gares entre Cornavin et Bellegarde.

Les autorités sont parfaitement conscientes de ces lacunes puisqu'elles ont d'ores et déjà prévu deux étapes ultérieures pour un montant supplémentaire de 3 milliards, un montant qu'elles ne contestent pas, dont le financement n'est pas assuré et sa clé de répartition pas définie.

Impacts des travaux sur le réseau routier, l'espace public, la circulation, l'économie locale et l'environnement.

- Impacts sur le réseau routier et l'espace public : Le concept du projet de l'Etat impactera fortement le réseau routier et les espaces publics sur des durées importantes et ceci durant les deux phases d'extension de Cornavin. On parle ici en nombre d'années. Dans ces conditions on peut comprendre que les initiateurs du projet attendent un fort soutien des autorités compétentes lorsqu'on lit les contraintes annoncées, les nuisances prévisibles et les fermetures de rues envisagées. Ils en auront bien besoin si l'on se réfère aux travaux prévus L'énumération qui suit, selon un parcours d'est en ouest, ne concerne que la première phase d'extension de Cornavin :
 - Reconstruction du passage inférieur au Chemin de l'Impératrice (Prégny)
 - Emprise du chantier sur la « Mission permanente d'Italie auprès de l'ONU » au Chemin de l'Impératrice (Prégny)
 - Trémie « est » : emprise du chantier dans les jardins de l'ONU durant de 4 ans.
 - Transformation / reconstruction du passage supérieur à l'Avenue de la Paix
 - Transformation / reconstruction du passage supérieur à l'Avenue de France
 - Fermeture de la rue du Valais où un puits d'attaque sera creusé.
 - Réalisation des travaux sous le passage des Alpes en 2 étapes, avec fermeture partielle des voies de circulation.
 - Fermeture de la rue de Montbrillant, dont on espère maintenir la circulation du tram.
 - Modification des accès au parking de la gare Cornavin.
 - Fermeture partielle de la rue de la Servette dans sa partie inférieure.
 - Fermeture de la rue Dassier.
 - Fermeture partielle de la rue Malatrex.
 - Fermeture de la rue Voltaire dans sa partie inférieure où un puits d'attaque sera creusé. Durée de l'emprise du chantier : 6 ans.
 - Déplacement des voies de tram du Boulevard James-Fazy sur la rue des Terreaux-du-Temple.
 - Transformation / reconstruction du passage supérieur au Chemin des Sports
 - Transformation / reconstruction du passage supérieur à l'Avenue Henri-Golay
 - Trémie « ouest » : emprise du chantier au nord des voies ferrées actuelles entre les passages supérieurs du Chemin des Sports et de l'Avenue Henri-Golay, ceci 6 ans durant. Impact probable sur le « Parc Gustave et Léonard Hentsch » à Châtelaine (ancien Stade des Charmilles).
 - Forage et aménagement de 6 sorties de secours débouchant dans l'espace public : 2 dans le tunnel est à double voie et 4 dans le tunnel ouest à voie unique.
 - Démolition des locaux provisoires du Collège Voltaire, sans reconstruction.
 - Réquisition / location d'immeubles à Châtelaine et à la rue Voltaire pour y loger des ouvriers.
 - Occupation du Parc Saint-Jean.
 - Un bâtiment technique sera aménagé à la hauteur de l'Avenue d'Aire n° 42
 - Des bâtiments de chantier seront aménagés.

Toutes ces informations figurent explicitement dans la « [Convention-cadre](#) » (Annexe « Etude préliminaire 2015 – Projet EP 2015 ») ou peuvent être déduites de ses illustrations schématiques.

- Les impacts économiques des futurs chantiers en plein centre ville sur l'économie locale n'ont pas été évalués par les pouvoirs publics. On peut néanmoins mentionner les pertes commerciales qui devront être endossées par les commerces, cafés et restaurants impactés par les travaux dans le périmètre des chantiers pendant leur durée. Chacune des deux étapes d'extension de Cornavin représente six ans de travaux. Il faut ajouter à cela, les pertes inhérentes à l'augmentation des temps de déplacement pour les artisans et les entreprises de livraison. ([Espace public autour de Cornavin](#)).
- Impacts environnementaux. Selon les estimations de M. Rodolphe Weibel, les émissions polluantes imputables aux futurs chantiers seraient les suivantes : La quantité de CO2 émise pour les besoins d'un chantier à forte dominante de gros œuvre est de l'ordre de 500 grammes par franc de coût final. Les 4,7 milliards de francs de la solution officielle (les 3 étapes du concept de l'Etat) entraîneront donc un dégagement de 2,4 milliards de kilogrammes, soit 2,4 millions de tonnes. A titre de comparaison, le canton de Genève émet 2,5 millions de tonnes de CO2 par année. L'émission de CO2 due aux chantiers prévus par les pouvoirs publics est donc de l'ordre de grandeur de l'émission annuelle de l'ensemble de Genève. Par rapport au projet soutenu par « Genève Route et Rail », c'est-à-dire la « Boucle de l'Aéroport », celui de l'Etat émettra donc 1,9 millions de tonnes de CO2 supplémentaires, donc inutiles !
- Evacuation des gravats et livraison des matériaux de chantier.
La première étape d'extension souterraine de Cornavin nécessitera l'évacuation de 450'000 m3 de terre et de gravats, ce qui nécessitera 40'000 voyages de camions de 40 tonnes. La deuxième étape d'extension souterraine de Cornavin et le forage d'un second tunnel à voie unique, plus long que le premier, en direction de Châtelaine nécessitera quant à elle l'évacuation de 300'000 m3 de gravats, nécessitant 30'000 voyages de camions de 40 tonnes. Car même si selon la « [Convention-cadre](#) », il est prévu d'évacuer ces matériaux d'excavation par le train, il faudra tout de même les déplacer depuis les puits de forage jusqu'à la plateforme de chargement ferroviaire. Rappelons que la longueur totale du chantier mesurera plus de 5 km.
Par ailleurs, cet énorme chantier nécessitera le déplacement d'engins sur les lieux ainsi que la fourniture de nombreux matériaux (du béton, des fers à béton, etc.) pour le réaliser. On en déduit qu'une noria de camions sera nécessaire et que ceux-ci emprunteront forcément la voie publique.

Conclusion provisoire

Les Genevois sont très mal informés de ce qui les attend. Il est donc nécessaire que le projet de loi « [PL 12525](#) » soit accepté par le Grand Conseil, afin que la solution de la « [Boucle de l'Aéroport](#) » puisse enfin être étudiée sans préjugé, ni a priori. L'avenir de la mobilité des Genevois ne se décide pas sur la base de dogmes, mais sur des faits étayés. Il faut que la raison l'emporte.