

Adresse postale :

« Genève Route et Rail »

1233 BERNEX

Email : info@gerer.ch

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

Août 2020 - Lettre d'information de « Genève Route et Rail » - Infrastructure ferroviaire, les décisions du Grand Conseil et leurs conséquences

Le 26 juin dernier, le Grand Conseil, réuni en session plénière, a refusé l'entrée en matière du projet de loi « [PL 12525](#) » déposé le 27 avril 2020 par feu le député Rolin Wavre qui demandait qu'un crédit de 1,8 million de francs soit alloué en faveur d'une étude de la « Boucle de l'aéroport ».

Il a dans la foulée, accepté le projet de loi « [PL 12553](#) » du Conseil d'Etat (9 juin 2020) modifiant la loi sur le réseau des transports publics (LRTP) (H 1 50) ¹.

Les débats relatifs à ces décisions peuvent être visualisés dans leur intégralité, en vidéo sur le site du Grand Conseil ².

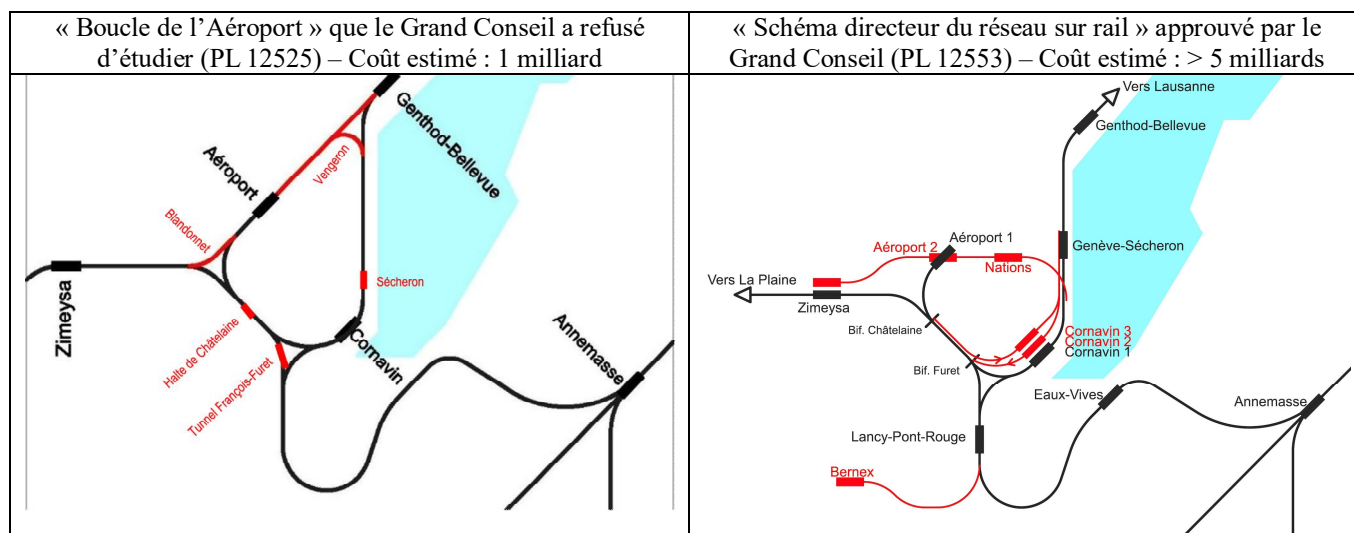
Ces débats devraient être également consignés dans le mémorial du Grand Conseil ³.

Toutefois la séance du vendredi 26 juin n'y figure pas encore à ce jour (24 août).

Enjeux et décisions

A travers ces deux projets de loi, ce sont deux visions d'infrastructure ferroviaire qui s'opposent, toutes deux visant à résoudre la capacité du noeud de Genève pour l'adapter à l'augmentation de l'offre ferroviaire attendue à l'horizon 2030-2035 ([EA 2030/35](#)).

Néanmoins si ces deux concepts sont censés résoudre le problème de la capacité, ils diffèrent grandement l'un de l'autre sur la manière d'envisager le problème.



¹ - https://www.ge.ch/legislation/rsg/f/s/rsg_H1_50.html

² - <https://ge.ch/grandconseil/sessions/video/020303/14/>

³ - <https://ge.ch/grandconseil/memorial/seances/020303/12/>

Alors que la décision du Grand Conseil semblait en avoir scellé le sort en refusant l'entrée en matière du projet de loi censé l'étudier (« [PL 12525](#) »), c'est tout le contraire qui se produit, la « Boucle de l'Aéroport » revient au premier plan de l'actualité par le biais d'un événement déclencheur hors du sérail genevois. Cet événement c'est la décision prise par le canton de Vaud de financer une étude en faveur du développement du rail, un ambitieux projet stratégique appelé « [Vision 2050](#) ». L'élément phare de « Vision 2050 » est la construction d'une nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse entre Lausanne et Genève. Celle-ci est décrite dans un « [Livre blanc](#) »⁴ rédigé par la « CITRAP-Vaud » et cautionné par la « CITRAP-Genève ». L'accrochage de cette nouvelle ligne au réseau genevois s'effectuerait en deux points. L'un jusqu'à Cornavin (trafic national), l'autre via un axe direct jusqu'à la gare de Genève-Aéroport, qui deviendrait traversante, en direction de La Plaine et Bellegarde pour le trafic international.

Pour le détail, voir la figure 5.1, page 27 du « Livre blanc » cité ci-dessus.

La « Boucle de l'Aéroport » doit donc être envisagée sous ce nouvel éclairage. Elle serait ainsi presque entièrement constituée, à l'exception de son raccordement à la ligne actuelle à la hauteur de Genthod-Bellevue et de la bretelle du Vengeron.

Dans ces conditions, on imagine mal les autorités genevoises ignorer le projet vaudois, surtout lorsqu'on prend le temps de s'interroger sur son calendrier de réalisation, puisqu'il est prévu de l'intégrer dans l'étape d'aménagement ferroviaire 2040-2045 (EA 2040/45) qui devra être validée par le Parlement fédéral en 2026.⁵

Sauf à vouloir jeter 5 milliards d'argent public par la fenêtre, la question est de savoir comment Genève entend faire cohabiter son « Schéma directeur du réseau sur rail », avec la stratégie « Vision 2050 » initiée par le canton de Vaud.

Il est important de rappeler que ces 5 milliards représentent le minimum du coût global de la réalisation du « Schéma directeur du réseau sur rail » prévu à l'horizon 2030, lequel est censé avoir été approuvé par les députés au Grand Conseil du canton de Genève dans le cadre du projet de loi « [PL 12553](#) » qui leur a été soumis le 26 juin 2020. En donnant leur aval à ce projet de loi, il est à espérer que les députés ont bien saisi tous les enjeux urbanistiques, écologiques et financiers qui en découlent.

Genève avec ses finances publiques sinistrées peut-elle se permettre une telle désinvolture législative alors qu'une étude globale et coordonnée des deux projets s'impose comme une évidence ?

Les conséquences de ces deux décisions sont très importantes pour Genève et sa région, en termes de transports publics et de mobilité. Pourtant on ne peut pas dire que la presse locale ait été très loquace à ce sujet. Elle s'est contentée de diffuser un bref communiqué de presse de l'ATS.

Rappelons que le concept de « Boucle ferroviaire de l'aéroport » - en faveur duquel notre Association « [Genève Route et Rail](#) » se bat depuis cinq ans - est l'objectif originel, tel que prévu dans les années 1980 lors de la construction de la ligne qui relie Cornavin à l'aéroport. Toutefois celui-ci a subitement disparu des radars de l'actualité genevoises vers 2010 pour être remplacé par le projet d'extension de la gare Cornavin, sans qu'on en connaisse les raisons et surtout sans avoir été soumis à une quelconque étude. Par ailleurs, et malgré son

⁴ - « [Ligne ferroviaire nouvelle entre Genève et Lausanne](#) » citrap-vaud.ch communauté d'intérêts pour les transports publics, section Vaud Avril 2014

⁵ - [Communiqué de presse de mars 2020 de l'Etat de Vaud](#) (page 6)

importance, le projet d'extension de Cornavin n'a jamais fait l'objet d'une quelconque votation populaire.

Conséquences des décisions prises par le Grand Conseil

A ce stade, quelques remarques et réflexions s'imposent :

- Les finances publiques, notamment à Genève, sont dans une situation délicate qui va encore s'aggraver (Covid19) au cours des prochaines années. Qu'il est par conséquent nécessaire d'éviter toutes dépenses inutiles. Est-il pertinent de dépenser plus de 5 milliards de francs avec la promesse d'un désastre urbanistique, écologique et financier ?
- Est-il raisonnable de faire subir 20 ans de travaux, de chaos et de nuisances à la population, alors qu'il existe une solution qui offre les mêmes prestations, voire davantage, pour 5 fois moins cher, réalisable en 6 ans et sans bloquer le centre ville ?
- Voici le détail des étapes découlant des décisions prises par le Grand Conseil le 26 juin 2020, par phases, durées de réalisation et coûts respectifs :
 1. Une extension souterraine de la gare Cornavin qui, pour des raisons budgétaires, serait réalisée en deux étapes de 6 ans chacune. La première étape, censée être réalisée de 2024 à 2031 (Cornavin 2), comprendrait un quai et deux voies, un tunnel à double voie du côté 'est' avec trémie d'accès située à la hauteur du Chemin de l'Impératrice, au-delà du Jardin Botanique, et un tunnel à simple voie du côté 'ouest', accessible par une trémie située aux Charmilles, à la hauteur du Chemin des Sports. Montant budgétisé pour cette étape : 1,67 milliards. Celle-ci n'aurait qu'une très faible contribution sur l'augmentation de la capacité de Cornavin, la faisant passer de 29 à 33 trains par heure ⁶.
 2. La seconde étape d'extension de Cornavin serait réalisée de 2040 à 2045 (Cornavin 3). Elle comprendrait un second quai souterrain à deux voies ainsi qu'un second tunnel à simple voie du côté 'ouest' avec trémie d'accès à Châtelaine, à la hauteur du Chemin Philibert de Sauvage. Coût de cette 2ème étape : 1 milliard, non financée à ce jour.
 3. Troisième étape du projet : les deux extensions successives de Cornavin étant réalisées, elles seraient complétées par une nouvelle ligne souterraine à double voie, appelée « Raquette », entre Cornavin et Zimeysa par l'est. Elle passerait sous la Place des Nations et desservirait l'aéroport avec l'aménagement de gares souterraines en ces deux endroits. Celle de l'Aéroport serait construite sous l'actuelle (Aéroport 2). Coût de cette 3ème étape : 2 milliards, non financée à ce jour, pour un achèvement à partir de 2045.
 4. Enfin, ultime étape de ce projet dantesque, une ligne à simple voie en impasse entre la Praille et Bernex qui passerait par Les Cherpines. Le coût de cette ultime étape ainsi que sa réalisation, ne sont pas connus.
- Est-il cohérent que le canton de Vaud débloque un budget de 11 millions pour mener une étude d'aménagements ferroviaires, dont cette nouvelle ligne rapide entre Lausanne et Genève, alors que le canton de Genève refuse de son côté d'étudier la « Boucle de l'aéroport », une infrastructure pourtant en parfaite adéquation avec les intentions vaudoises ?

⁶ - OFT « Horaire 2031 – Projet PRODES EA 2025 »

- Les cantons de Vaud et de Genève devront coordonner leurs projets ferroviaires respectifs pour permettre le raccordement de cette nouvelle ligne au réseau genevois.
- Sans la transformation de « Genève-Aéroport » en gare traversante, les objectifs du Plan stratégique relatif au trafic ferroviaire Grandes Lignes (TGL) dont l'OFT a défini les bases ⁷ en février 2017, ne pourront pas être intégralement satisfaits. En effet ceux-ci prévoient notamment de relier entre eux « les centres d'ordre supérieur » et les aéroports nationaux.
- Les décisions prises par le Grand Conseil ne permettront pas la desserte de l'aéroport par le « Léman Express » (trafic régional) avant 2045, au moins.
- Le transport des marchandises (fret) n'a pas été pris en compte dans les réflexions sur l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire genevoise. De ce fait, les matières dangereuses, les transports de chlore notamment, continueront de transiter par la gare Cornavin, en toute irresponsabilité.
- Pour les chantiers à forte prédominance de gros œuvre, la quantité de CO2 émise est proportionnelle au coût de l'infrastructure. La réalisation des travaux selon la stratégie du canton de Genève en émettra une quantité 5 fois plus élevée à hauteur de 1,35 millions de tonnes ⁸.

Conclusions provisoires

Faudra-t-il attendre le début des travaux préparatoires, planifiés dès 2021 avec l'aménagement de la Place Cornavin et le déplacement de la ligne de tram du Boulevard James-Fazy sur la Rue des Terreaux-du-Temple, pour que les Genevois prennent conscience du désastre urbain annoncé ?

« Genève Route et Rail », août 2020

⁷ - <https://www.admin.ch/gov/fr/accueil/documentation/communiqués.msg-id-65813.html>

⁸ - On compte 270 grammes de CO2 par franc investi. Référence : « Ökologische Betrachtungen zur Nachhaltigkeit von Tunnelbauwerken der Verkehrsinfrastruktur » - Aut. Julia Sauer - 05.10.2016 - Technische Universität München.