

Aménagement à Genève

Des experts, oui, mais indépendants

C'est le moment d'étudier les avantages et inconvénients de l'aménagement ferroviaire de la boucle de l'aéroport.

Rodolphe Weibel

Publié aujourd'hui à 08h48



Les représentants des CFF auprès des autorités cantonales ont à plusieurs reprises répété, à raison bien sûr, que les CFF feront ce que la Confédération, leur propriétaire, leur ordonnera de faire.

Toutefois, les CFF disposent de compétences techniques en matière ferroviaire bien plus étendues et plus approfondies que les organes de la Confédération. De ce fait, ces organes de la Confédération se reposent en ces matières sur les CFF, et ceux-ci portent la responsabilité d'instruire objectivement leur propriétaire sur ces aspects techniques. Même si leur intérêt direct est en jeu, ils doivent l'objectivité à la Confédération, au nom de l'intérêt général, parce que c'est à la Confédération d'arbitrer entre les intérêts directs des CFF (qui peuvent indirectement être d'intérêt général) et l'intérêt général.

En résumé: les CFF ont le savoir, la Confédération le pouvoir. Pour que ce duo fonctionne, les CFF doivent étudier les aspects techniques, informer en toute objectivité, exhaustivement, les organes de la Confédération, ces derniers doivent étudier les aspects non techniques, tenir compte des informations reçues des CFF, faire la synthèse et la proposer au Parlement fédéral.

Il y a bien sûr des domaines techniques spécifiques pour lesquels les CFF recourent à des mandataires tiers, architectes, ingénieurs.

Partialité des CFF

La desserte de l'aéroport a été décidée en 1980. Pour le cas où le trafic augmenterait suffisamment pour nécessiter une extension de capacité de cette desserte, cette extension serait réalisée par la formation de la boucle. La gare de l'aéroport et la halle 6 de Palexpo ont été dessinées et construites dans cette perspective. Dans les mêmes années a été adopté le système cadencé. Cette simultanéité en témoigne: à ce moment-là, les CFF ne prétendaient pas que la boucle serait incompatible avec le système. Ce n'est que ces dernières années que les CFF prétendent le contraire avec une argumentation pitoyable: il n'est pas facile de soudain argumenter le contraire de ce qui a été avancé plus tôt.

En 2008, les administrations en charge des transports prévoyaient d'étendre la gare de Cornavin en lui adjoignant parallèlement à la voie 8 actuelle, au niveau des voies actuelles, deux quais supplémentaires, chacun d'eux bordés de deux voies. La boucle de l'aéroport prévue initialement n'est pas mentionnée, pas même évoquée, que ce soit par les administrations ou par les CFF.

En décembre 2011, il n'était plus question que d'un quai et deux voies supplémentaires. La boucle de l'aéroport prévue initialement n'est pas mentionnée, pas même évoquée, que ce soit par les administrations ou par les CFF.



En juillet 2013, il était à nouveau question de deux quais et 4 voies supplémentaires, mais en souterrain. La boucle de l'aéroport prévue initialement n'est pas mentionnée, pas même évoquée, que ce soit par les administrations ou par les CFF.

En 2015, un quai et deux voies souterraines, le quai et les deux voies soustraites étant renvoyés à plus tard... La boucle de l'aéroport prévue initialement n'est pas mentionnée, pas même évoquée, que ce soit par les administrations ou par les CFF.

En 2020, des Études d'approfondissement des connaissances de l'étape 2 de l'extension souterraine du nœud de Genève, confiées aux CFF, en attestent: la solution de 2015 est mise en question. Il s'agit d'importantes modifications réduisant notamment le risque d'un refus citoyen de devoir supporter deux étapes d'extension souterraine à Cornavin d'un milliard chacune, se succédant à quelques années d'intervalle. Bien entendu, ça coûterait plus cher, ce qui invaliderait le financement convenu en décembre 2015, nécessiterait des rallonges des participations du canton et de la Ville de Genève, ouvrirait la porte aux référendums.

C'est donc le moment d'étudier la boucle de l'aéroport, et la comparer avec la solution adoptée par les administrations en charge des transports. Il en va de l'intérêt général, il en va aussi de l'intérêt du chemin de fer en tant que moyen de transport public: l'image publique qu'il projetterait en adoptant une solution non étayée par une étude objective serait désastreuse, et resterait vivace dans les souvenirs citoyens pendant des décennies.

Il ne s'agit pas d'aligner un certain nombre d'arguments critiques de la boucle, comme l'ont fait jusqu'ici administrations et CFF. Il s'agira de dégager les avantages (tous) et les inconvénients (tous) de chacune des deux solutions, de pondérer leurs importances respectives, afin d'établir la balance des deux bilans.

Les administrations et les CFF ayant désormais largement prouvé leur condamnable partialité solidaire, allant parfois jusqu'à proférer des mensonges, il est impensable de leur confier une telle étude. Il convient de la confier à des personnes à même de prouver leur indépendance.

Les autres billets de Rodolphe Weibel à lire ici: [Le Blog de Rodolphe Weibel](#) ↗

Publié aujourd'hui à 08h48

0 commentaire

Votre nom

Sauvegarder



La une

Journal numérique

Archives du journal

Impressum

CGV

Politique de confidentialité