

# Ge<sub>nève</sub> R<sub>oute</sub> e t R<sub>ail</sub>

Adresse postale :

« Genève Route et Rail »

1233 BERNEX

Email : [info@gerer.ch](mailto:info@gerer.ch)

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

## Avril 2021 - Lettre d'information de « Genève Route et Rail » - Infrastructure ferroviaire - Situation depuis notre dernière [lettre d'information d'août 2020](#)

### Introduction

Les projets d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire de Genève concoctés par les autorités cantonales doivent impérativement être retoqués et ce n'est pas un simple toilettage qui les rendra plus crédibles et acceptables par la population, ni plus digestes pour les finances publiques. Si l'on en juge par les décisions que le Conseil d'Etat a publiées au début de cette année, on se rend compte que le report des travaux d'extension de Cornavin témoigne d'un indéniable malaise. Anticipant le désastre annoncé, le Conseil d'Etat cherche-t-il à se défaire sur l'Office Fédéral des Transports (OFT), organe responsable de l'aménagement des infrastructures ferroviaires ?

### Report du lancement des travaux d'extension de la gare Cornavin

Dans un point presse du 16 décembre 2020, le Conseil d'Etat informait en termes sibyllins ([voir ici](#)) « avoir pris connaissance de la première consultation de l'Office fédéral des transports (OFT) et de l'Office fédéral du développement territorial (ARE) sur les adaptations et compléments 2021 du plan sectoriel des transports, partie infrastructure rail. »

Il ajoutait :

*« Dans sa prise de position, le Conseil d'Etat demande à la Confédération la prise en compte formelle du projet de nouvelle liaison ferroviaire Bernex – Cherpines – Lancy – Genève-Cornavin – Aéroport – Zimeysa (diamétrale). Ce projet fait en effet déjà l'objet d'études dans le cadre de l'étape d'aménagement 2035 (programme de développement stratégique ferroviaire) et son impact sur le nœud de Genève justifie son inscription dans la planification fédérale. Le gouvernement genevois demande également à la Confédération de prendre en considération les développements transfrontaliers futurs du réseau Léman Express, notamment en direction de St-Julien-en-Genevois et du pied du Salève. »*

*« Ces développements ferroviaires sont déjà inscrits dans le [plan directeur cantonal 2030](#). »*

Le 4 janvier dernier, la TdG reprenait l'information et la développait dans un article ([voir ici](#)). On y apprenait que le premier coup de pioche du chantier d'extension de la gare Cornavin ne sera pas donné au printemps 2024 comme prévu, mais en 2026 seulement pour une mise en service en 2032. Mais pourquoi ce retard ?

Pour saisir toutes les dérives de ce projet ubuesque, il faut se référer au « Schéma directeur du réseau sur rail » dont la modification a été validée par le Grand Conseil (26 juin 2020), sans aucun débat !

L'article de la TdG et l'éditorial de Marc Moulin, nous apprennent que de nouvelles études sont en cours, alors que l'administration cantonale n'a pas cessé de nous expliquer que le projet avait été minutieusement étudié.

Voir aussi la lettre de lecteur de M. Jean-Daniel Delley, publiée dans la Tribune de Genève du 11 janvier 2021 : « [Cornavin: aveuglement collectif](#) »

Quelle est donc la nature de ces nouvelles études ?

Selon le schéma joint à l'article, il apparaît que l'administration cantonale a mandaté les CFF pour étudier une nouvelle variante censée permettre la fusion des deux étapes d'extension initialement prévues en une seule. Un tunnel à double voie serait ainsi réalisé sous l'actuel faisceau ferroviaire à Saint-Jean, plutôt que des deux tunnels à simple voie initialement prévus, l'un sous les Délices pour la première étape, l'autre sous les Charmilles pour la seconde étape initialement planifiée dès 2040.

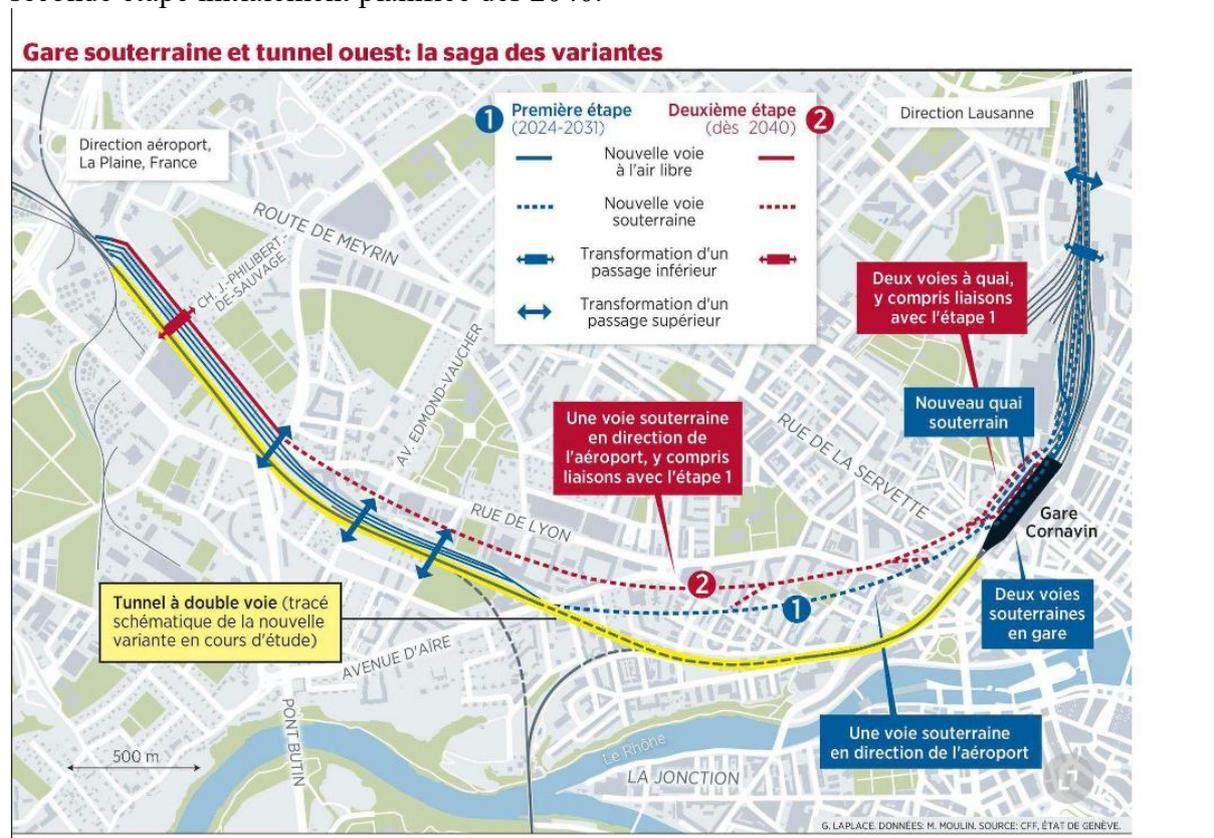


Schéma : Source, Tribune de Genève, 4 janvier 2021

Les détails ne sont pas communiqués par le « DI », ni les véritables raisons.

Que penser de ce revirement de situation ?

1. Que l'administration cantonale a probablement pris peur en se rendant compte que les travaux prévus en deux étapes successives - deux fois six ans de travaux -, à quelques années d'intervalle, n'auraient pas été compris et encore moins acceptés par la population.
2. La réalisation conjointe de ces deux étapes nécessitera bien évidemment un complément de financement puisque la Convention-cadre signée en décembre 2015 ne se réfère qu'aux coûts de la seule première étape d'extension de la gare. Si la fusion

des deux premières étapes en une seule devait être retenue, elle devra faire l'objet d'un avenant à la convention de décembre 2015, pour répartir les coûts y relatifs entre Genève et la Confédération. Par conséquent de nouvelles demandes de crédits devront être adressées aussi bien au Grand Conseil qu'au Parlement fédéral.

3. L'ajout de la demande de prise en compte de cette « Diamétrale » Bernex – Lancy – Cornavin – Aéroport – Zimeysa, ne concerne que le trafic local, alors pourquoi faudrait-il l'inscrire dans la planification fédérale ? Est-ce une fuite en avant ou la tentation de se défaire sur la Confédération pour saborder la « Diamétrale » ?

### **La « Diamétrale »**

Cette demande du Conseil d'Etat à la Confédération pour qu'elle prenne en compte cette nouvelle liaison régionale Bernex – Cherpines – Lancy – Genève-Cornavin – Aéroport – Zimeysa, appelée pompeusement « Diamétrale », dans le cadre de l'étape d'aménagement 2035, a-t-elle des chances d'aboutir ?

A vrai dire, on ne voit pas comment ceci pourrait être possible puisque le financement de l'étape d'aménagement ferroviaire « EA 2035 », d'un montant de 12,89 milliards, a déjà été voté et réparti par le Parlement en 2019 ([voir ici](#)).

Par ailleurs, cette demande de prise en compte nécessiterait l'ajout du tronçon Bernex-Cherpines-Lancy qui n'avait pas été initialement prévu dans le cadre de la 3<sup>ème</sup> étape d'extension de Cornavin. Celle-ci devisée initialement à 2 milliards verrait son devis passer à plus de 3 milliards, si l'on se réfère aux chiffres de l'administration cantonale (voir l'infographie ci-après).

Concentrer tout le trafic régional à Cornavin, alors que rien ne le justifie, c'est rendre le problème plus complexe et la solution plus coûteuse.

A ce propos, il n'est pas inutile de citer le Directeur des transports collectifs à la « DGT » (Etat de Genève), Benoît Pavageau qui déclarait (TdG Mardi 30 janvier 2018) :

*« Dans la zone aéroportuaire, 70% des employés résident sur la rive gauche du Rhône, que ce soit en Suisse ou en France, commente Benoît Pavageau. A cet égard, le CEVA peut apparaître comme une diamétrale inachevée. »*

Pourquoi imposer un détours par Cornavin et la Place des Nations, ou pire encore, une rupture de charge aux voyageurs de la Rive Gauche se rendant dans la zone aéroportuaire, alors que l'itinéraire le plus court passe par Châtelaine, le tunnel François-Furet – qu'il faudrait réaménager –, pour atteindre la gare de Genève-Aéroport, rendue traversante ?

## Coût de la « Diamétrale », pour quelle offre de prestations ?

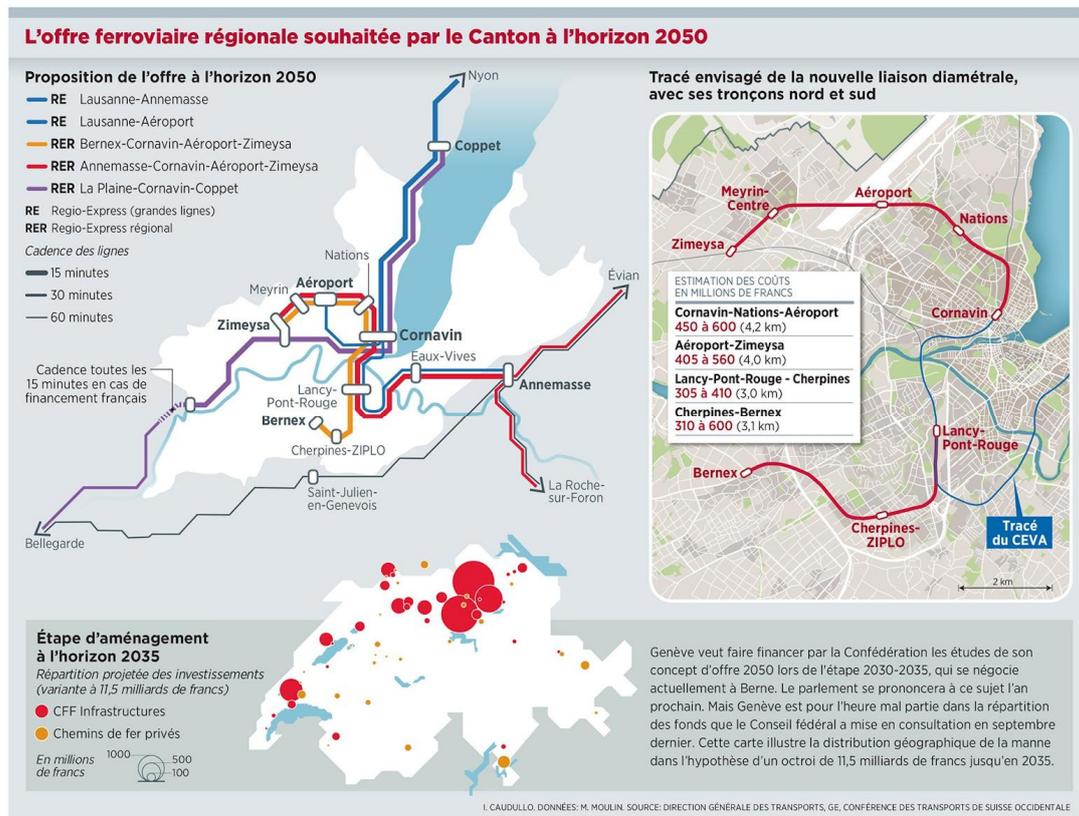


Schéma et chiffres : source TdG, Mardi 30 janvier 2018 / Direction générale des Transports GE

- Diamétrale Sud (tronçon Bernex-Cherpines-Lancy) : 615 à 1010 millions
  - Diamétrale Nord (tronçon Cornavin - Aéroport – Zimeysa) : 855 à 1160 millions.
- Soit un total oscillant entre 1470 et 2170 millions, pour une longueur totale de 14.3 km, soit presque la longueur du tunnel de faîte du Loetschberg qui mesure 14.612 km. Le coût des cinq gares à construire, toutes souhaitées en sous-sol, à Bernex, Cherpines, Nations, « Genève-Aéroport 2 » et Meyrin n'est pas inclus dans ce montant total, ni l'aménagement de sauts-de-mouton à Lancy et au Vengeron.

N'étant inscrite dans aucun plan fédéral, cette diamétrale ne bénéficie pour l'heure d'aucun début de financement.

Quant à l'offre de prestations, on constate que le trafic régional sera intégralement concentré à Cornavin, ce qui accroîtra davantage encore la charge sur cette gare, d'autant plus qu'il est prévu de faire circuler les trains à la cadence de 15 minutes dans chaque sens ! La charge de trafic à Cornavin sera ainsi portée à 26 trains par heure et par sens, pour le trafic régional uniquement.

La halte de Châtelaine que d'aucuns souhaitent ardemment, n'est pas inscrite sur cette « Diamétrale ». Elle ne pourra être desservie que depuis la Rive Gauche et/ou de Cornavin sur l'axe de La Plaine, mais ne pourra pas l'être sur l'axe de l'aéroport, la gare actuelle étant saturée. Quant à la nouvelle qu'il est prévu d'y construire en sous-sol, sous l'actuelle, sa configuration ne permettra pas de la relier à Châtelaine.

Le tracé de cette diamétrale nécessitera de surcroît l'aménagement d'un tunnel à double voie sous la piste de l'aéroport. En son extrémité nord, à Zimeysa, il n'est même pas prévu de la raccorder à la ligne de La Plaine.

En résumé, si l'on se réfère à l'offre ferroviaire régionale, souhaitée par les autorités cantonales, on constate que l'aéroport, dont la gare est tout de même la seconde en importance du canton, ne pourra pas être desservi en 2050, ni au-delà, par le « Léman-Express », sans rupture de charge :

- Depuis aucune des gares de la Rive Droite situées entre Coppet et Genthod-Bellevue compris.
- Depuis aucune des gares de la Rive Droite situées entre Bellegarde – La Plaine et Cornavin.
- Depuis aucune des gares de la Rive Gauche entre Annemasse et l'aéroport, sauf en transit par Cornavin, et ceci indépendamment de l'aménagement du tunnel François-Furet.
- Ni même depuis la halte de Châtelaine, pourtant ardemment souhaitée par les élus de Vernier, qui ne figure d'ailleurs même pas dans l'offre de prestations des autorités cantonales. En cause, la saturation actuelle de la gare de « Genève-Aéroport ».

En conclusion, des coûts exorbitants pour une offre de prestations presque inexistante.

### **Audition de « Genève Route et Rail » par la Commission des Transports**

Après deux reports successifs en octobre et décembre 2020 pour des raisons de mesures sanitaires, notre association a finalement été auditionnée le 23 février dernier par la Commission des Transports du Grand Conseil. Cette audition s'est déroulée par vidéoconférence du fait des mesures sanitaires imposées par le « Covid ». Ces conditions loin d'être idéales, ont rendu la tâche un peu chaotique.

L'audition a porté sur deux pétitions que nous avons déposées en 2020 :

- « [P 2093](#) » Pour le raccordement du « Léman Express » à l'aéroport
- « [P 2097](#) » Pour un traitement cohérent et transparent de l'infrastructure ferroviaire

### **Conclusions provisoires**

Comment sortir de cette situation de blocage, l'Etat s'étant engagé en faveur de l'extension de Cornavin pour une gare souterraine, mais se rendant compte à l'évidence qu'il va dans le mur ?

La « Diamétrale » ne saurait en aucun cas être une solution pour une offre de prestations de trafic régional qui ignore presque totalement la desserte de l'aéroport.

Il faut mettre à profit le moratoire de deux ans décrété par l'Etat de Genève (cf. le point presse du 16 décembre 2020) pour reprendre à la base l'étude de l'infrastructure ferroviaire qui tienne compte de l'existence du « Léman Express », en en élargissant le cadre pour y inclure le projet vaudois « [Vision 2050](#) » ainsi que la problématique du trafic des marchandises. Dans ce contexte, la « Boucle de l'aéroport » fait impérativement partie de la solution.

« Genève Route et Rail », 17 avril 2021