

Mobilité

Genève liste ses ambitions ferroviaires pour 2050

Le Canton demande à Berne de financer l'étude de nouvelles lignes de chemin de fer

L'essentiel

● **Consultation** Le Canton de Genève a ébauché l'offre ferroviaire dont il veut disposer dans 30 ans.

● **Arguments** La création de deux nouveaux tronçons se justifierait par les emplois et logements prévus d'ici à 2050.

● **Prix** Les nouveaux tronçons sont évalués entre 1,5 et 2,2 milliards de francs. Réaliste? Le ministre genevois des Transports se veut optimiste.

Marc Moulin

L'appétit vient en mangeant. Alors que le chantier du CEVA touche à sa fin, Genève songe déjà à un nouvel essor de son réseau ferré. Il prendrait la forme d'une nouvelle «liaison diamétrale» qui relierait Bernex à la Zimeysa via les Cherpines, Lancy Pont-Rouge, Cornavin, la place des Nations et l'aéroport. Cela nécessiterait de bâtir deux nouveaux tronçons souterrains se raccordant au réseau existant.

Souffrant d'un net sous-développement ferroviaire en comparaison nationale, Genève veut poursuivre le «rattrapage consécutif au retard pris ces dernières années», rattrapage «aujourd'hui loin d'être terminé», selon la lettre envoyée le 20 décembre par le Conseil d'État à Doris Leuthard. À cette missive à la ministre suisse des Transports, l'Exécutif cantonal a joint un «concept d'offre 2050» qu'il a récemment avalisé, alors qu'il juge encore sa version détaillée. Ces documents décrivent comment le Canton veut assurer la desserte des zones de son territoire en fonction des développements qui y sont prévus en termes d'emploi et d'habitat.

«Penser au coup d'après»

Cette correspondance a pour cadre la consultation que le Conseil fédéral mène au sujet des aménagements ferroviaires à réaliser à l'horizon de 2030, voire 2035 si la manne débloquée est plus importante. La répartition de la manne se réglera aux Chambres en 2019. Mais la clé projetée pour l'heure par la Confédération défavorise Genève qui, en matière de trafic régional, n'obtiendrait pas satisfaction sur sa principale requête, le doublement à une cadence de quinze minutes des trains sur la ligne Cornavin-La Plaine. Parmi les autres demandes genevoises recueillies à ce stade figure le financement par la Confédération des études d'avant-projet en vue de réaliser l'offre désirée en 2050.

À la Direction genevoise des transports (DGT), le patron des transports collectifs indique suivre l'exemple zurichois: «Zurich

L'offre ferroviaire régionale souhaitée par le Canton à l'horizon 2050

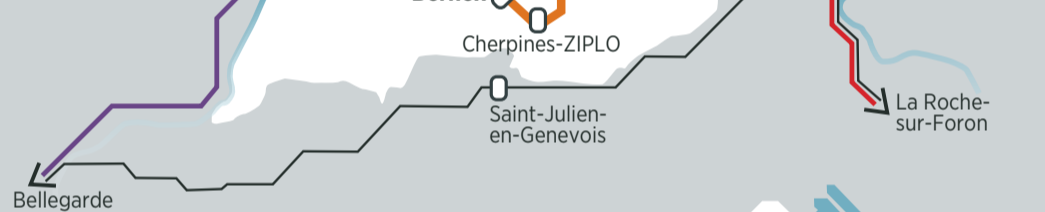
Proposition de l'offre à l'horizon 2050

- RE Lausanne-Annemasse
- RE Lausanne-Aéroport
- RER Bernex-Cornavin-Aéroport-Zimeysa
- RER Annemasse-Cornavin-Aéroport-Zimeysa
- RER La Plaine-Cornavin-Coppet
- RE Regio-Express (grandes lignes)
- RER Regio-Express régional

Cadence des lignes

- 15 minutes
- 30 minutes
- 60 minutes

Cadence toutes les 15 minutes en cas de financement français



Étape d'aménagement à l'horizon 2035

Répartition projetée des investissements (variante à 11,5 milliards de francs)

- CFF Infrastructures
- Chemins de fer privés

En millions de francs

1000 500 100

1000 500 100

voit pour l'heure ses projets du Zimmerberg et de Stadelhofen à plus de cinq milliards retenus pour l'étape d'aménagement de 2035, après les avoir fait admettre comme avant-projets dans l'étape de 2025, explique Benoît Pavageau. Nous voulons les imiter et faisons un lobbying intense

pour anticiper la suite. On doit penser au coup d'après et obtenir l'étude de nos projets, sinon il nous sera ensuite reproché qu'ils ne sont pas assez mûrs.»

Rentabiliser le CEVA

Le concept décrit à quelle fréquence seraient desservies les li-

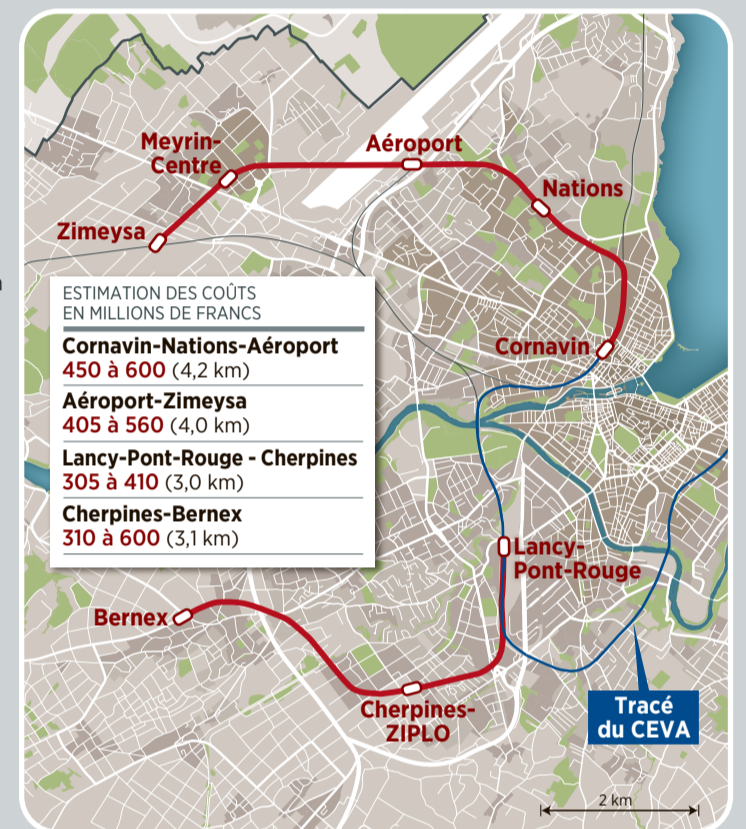
Un magistrat «optimiste»

● Genève convoite donc de gros moyens à Berne pour bâtir sa diamétrale. Celle-ci n'a rien d'incongru. Elle évoque celle que Zurich a inaugurée en 2014 ou le Herzstück, ce nouveau maillon central que Bâle imagine entre ses gares. Mais Genève peut-il raisonnablement espérer des ouvrages tutoyant les deux milliards alors qu'il peine à obtenir des projets inférieurs à 200 millions dans l'étape 2030-2035 et qu'il n'a guère brillé dans la récente évaluation des projets d'agglomération?

Conseiller d'État chargé des Transports, Luc Barthassat veut pourtant y croire. «Dans l'étape 2030-2035, l'union fait la force et Genève a bon espoir de voir ses vœux exaucés grâce à l'alliance de la Suisse occidentale et à sa

proposition qui a le mérite de satisfaire les besoins de nombreuses régions, argue-t-il. Pour la suite, nous avons raison d'anticiper sur les grands projets et nous pouvons argumenter sur la nécessité de mieux raccorder au rail nos grandes zones industrielles, le quartier des Nations et les grands projets Cherpines et Bernex, afin d'éviter d'engorger notre agglomération. Ce n'est pas parce que nous avons eu quelques déconvenues avec le projet d'agglomération qu'il faut baisser les bras. Il faut rester optimiste et s'unir pour réussir, en particulier au niveau de notre députation à Berne. Rappelons-nous que nous avons obtenu une gare souterraine dont les CFF ne voulaient pas.» M.M.

Tracé envisagé de la nouvelle liaison diamétrale, avec ses tronçons nord et sud



Genève veut faire financer par la Confédération les études de son concept d'offre 2050 lors de l'étape 2030-2035, qui se négocie actuellement à Berne. Le parlement se prononcera à ce sujet l'an prochain. Mais Genève est pour l'heure mal partie dans la répartition des fonds que le Conseil fédéral a mise en consultation en septembre dernier. Cette carte illustre la distribution géographique de la manne dans l'hypothèse d'un octroi de 11,5 milliards de francs jusqu'en 2035.

I. CAUDULLO. DONNÉES: M. MOULIN. SOURCE: DIRECTION GÉNÉRALE DES TRANSPORTS, GE, CONFÉRENCE DES TRANSPORTS DE SUISSE OCCIDENTALE

gnes de train régionales à l'horizon 2050, en utilisant notamment les deux nouveaux tronçons ferroviaires. Avec le cumul de deux lignes desservies chaque quart d'heure, tout le tronçon allant de la ZIMEYSA à Lancy Pont-Rouge via la place des Nations et Cornavin verrait un train régional passer dans chaque sens toutes les sept minutes et demie. Également sillonné par deux Regio Express par heure (des trains à deux étages de 900 places), le segment entre Cornavin et Lancy Pont-Rouge jouirait même d'une fréquence aux six minutes en moyenne. Voilà qui évoque sérieusement un métro...

Ce concept permettrait de rentabiliser les investissements consentis pour bâtir la liaison CEVA (Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse). «Cette infrastructure est largement dimensionnée par rapport à ce qu'on projette comme circulation ces quinze prochaines années et il sera possible d'y faire rouler bien plus de convois, commente Emmanuelle de Beaufort, ingénieure à la DGT. Le cœur du réseau serait ainsi optimisé.»

Des besoins étayés

Les documents expédiés au Conseil fédéral étayaient ces ambitions en les mettant en rapport avec la cartographie des grands

développements urbains prévus d'ici à la moitié du siècle. On note par exemple que la zone industrielle de Meyrin-Satigny, étendue du côté de Vernier et censée prendre le relais du PAV (Praille-Acacias-Vernets), présente un potentiel de 12 850 emplois supplémentaires. S'en ajoutent des milliers d'autres à l'aéroport, dans ses environs au Grand-Saconnex et dans le quartier des Nations. D'où des besoins d'une desserte forte. «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. À cet égard, le CEVA peut apparaître comme une diamétrale inachevée.»

La nouvelle diamétrale que le Canton projette trouve aussi des arguments pour se prolonger entre Arve et Rhône. De Bernex à la zone industrielle de Plan-les-Ouates (Ziplo) et dans le quartier voisin des Cherpines, on projette d'implanter près de 14 000 emplois additionnels et 8700 logements neufs. Avec les nouveaux prolongements, le canton ne connaîtrait plus guère de déserts ferroviaires, si ce n'est au nord du CEVA entre Arve et lac. Mais les grands projets urbanistiques y sont moins nombreux et moins prioritaires, d'où le fait que l'État

n'envisage pas de traversée ferroviaire du lac.

De très gros travaux

Selon la DGT, l'offre envisagée serait digeste pour la gare Cornavin, laquelle serait d'ici là étendue à deux reprises en souterrain: Genève a obtenu une station enterrée à deux voies dans l'étape d'aménagement 2025, mais il est question d'en ajouter encore une paire. Le réseau envisagé ne crée-t-il pas des nouveaux culs-de-sac? La DGT réplique que le plan n'exclut pas des extensions ultérieures, de la Zimeysa vers le Pays de Gex, où subsiste une vieille ligne en jachère, et de Bernex vers la ligne SNCF du pied du Salève.

Les nouveaux tronçons seraient souterrains. Par exemple, sur la Rive droite, la ligne s'enfoncerait dans le sol dès la sortie est de Cornavin pour passer en dessous du faisceau ferroviaire actuel et sous la rampe descendant à la future gare souterraine, puis se dirigerait vers les Nations. À l'aéroport, la nouvelle gare se glisserait en dessous de l'actuelle. On parle donc de très gros travaux. À quel prix? Pour les deux tronçons, l'estimation grossière oscille entre près de 1,5 milliard de francs et près de 2,2 milliards. Le CEVA, lui, se chiffre à 1,67 milliard.