

## **Lettre ouverte aux membres des Commissions des finances des Chambres fédérales**

Mesdames et Messieurs les députés au Conseil des Etats, Mesdames et Messieurs les Conseillers nationaux,

Monsieur Mario Jelmini, juriste habitant Le Lieu, a embrassé la cause de la boucle ferroviaire de l'aéroport à Genève. Il m'a fait savoir que les Commissions des finances et la Délégation des finances des Chambres fédérales, auxquelles il a adressé de très complets dossiers, traiteront lors d'une prochaine séance de l'extension de capacité du nœud ferroviaire à Genève et des milliards de francs que la solution de la boucle de l'aéroport permettra d'économiser.

Cette information m'a incité à vous faire part de mon approche de l'affaire.

### **1. La mise à niveau de la capacité du nœud ferroviaire de Genève**

#### **1.1 Parce qu'en impasse, la gare de l'aéroport (*Aéroport I*) ne peut recevoir plus de 8 trains par heure.**

Trois facteurs qui s'additionnent limitent sa capacité :

- le système cadencé impose des temps de stationnement symétriques par rapport à l'heure pleine (ou à la demi-heure, voire aux quarts d'heure). Un train arrivé à Aéroport 12 minutes avant l'heure pleine doit en repartir 12 minutes après l'heure pleine, et donc stationner 24 minutes,
- tout train desservant la gare de l'aéroport y accède par la voie côté Jura (il circule sur la voie de gauche), puis repart par la voie Lac. S'il stationne sur une des deux voies Jura de la gare, il occupera en partant simultanément la voie Jura et la voie Lac - l'avant du train déjà sur la voie Lac, l'arrière encore sur la voie Jura -. S'il stationne sur une voie Lac, c'est en arrivant qu'il aura occupé simultanément la voie Jura et la voie Lac - l'avant du train déjà sur une voie Lac, l'arrière encore sur la voie Jura. Soit en arrivant, soit en partant, tout train « cisaille » une voie, comme si la gare n'était desservie que par une ligne à voie unique,
- il faut au moins 6 minutes pour opérer le changement de sens de circulation, 3 minutes de plus que ce n'est nécessaire pour laisser descendre et monter les voyageurs.

La gare de Zurich/Flughafen qui dispose comme *Aéroport I* de deux quais et 4 voies, mais n'est pas en impasse, reçoit jusqu'à 24 trains par heure.

#### **1.2 C'est elle, la gare en impasse de l'aéroport, qui limite la capacité du nœud ferroviaire de Genève, pas celle de Cornavin.**

L'extension de la capacité du nœud ferroviaire de Genève doit comprendre une forte amélioration de la desserte de l'aéroport. Il est souhaitable qu'il soit accessible

- à 7 trains de grandes lignes venant du Valais (2 par heure), de Berne (2), de Zurich-Bienne (2), de Bâle-Bienne (1),

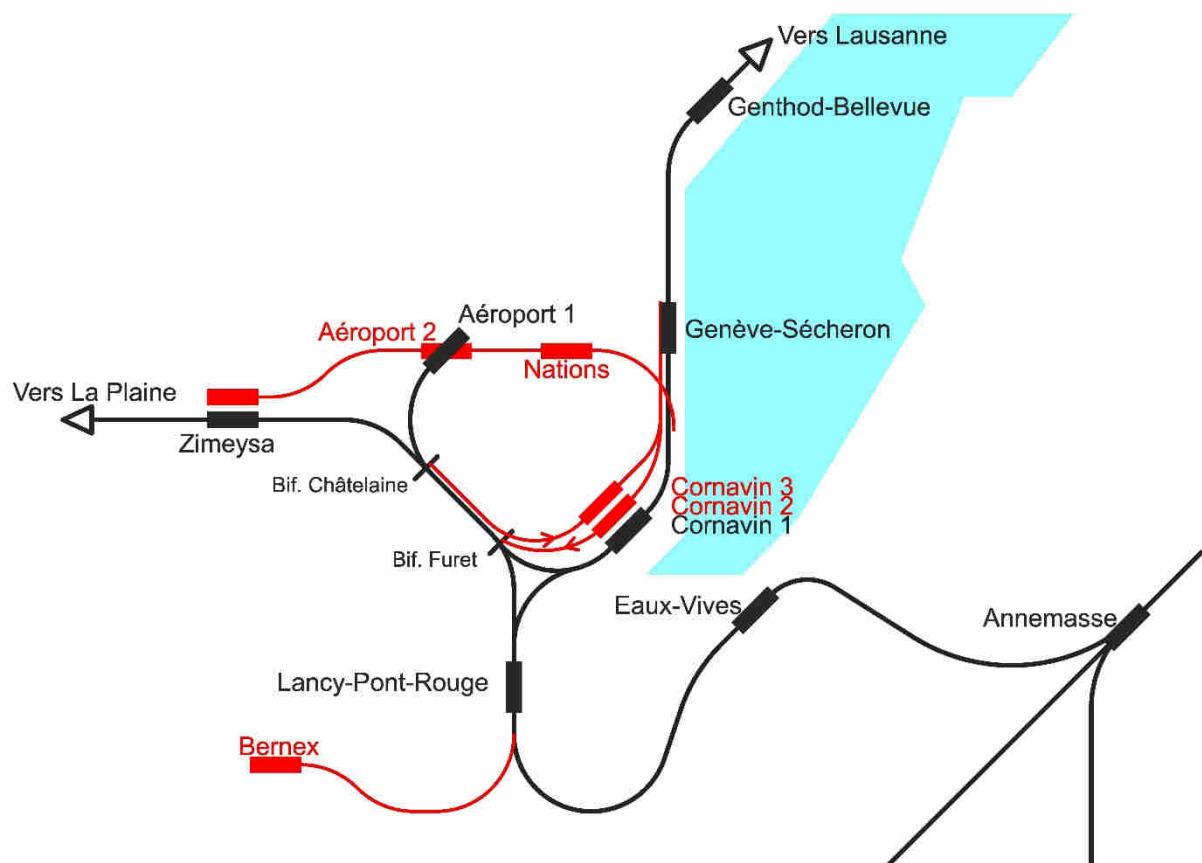
- à deux trains interrégionaux par heure ayant visité Renens, Morges, et Nyon,
- à 4 trains interrégionaux par heure venant de France (1 d'Evian, 1 de Saint-Gervais, 1 d'Annecy, 1 de Bellegarde),
- à 10 trains régionaux omnibus par heure (4 d'Annemasse, 4 de La Plaine, 2 de Coppet).

Au total 23 trains par heure. Cette énumération ne doit pas être comprise comme impérative, elle est établie pour évaluer l'ordre de grandeur du besoin d'extension de la capacité de la desserte ferroviaire de l'aéroport : grosso modo, sa capacité doit doubler.

## 2. La solution du Canton, pour le moment encouragée par la Confédération

### 2.1 La seconde gare à Aéroport

Pour obtenir ce doublement de capacité, le canton a inscrit à son plan directeur – approuvé par la Confédération - une seconde gare à l'aéroport, reliée à Cornavin par une nouvelle ligne, à voie double, passant par La Place des Nations. Appelons **Aéroport 2** l'ensemble de ces ouvrages. Le canton veut y faire circuler 8 trains par heure et par sens, 16 en tout, qui s'ajoutent aux 8 trains visitant **Aéroport 1** pour arriver au total de 24 trains par heure. **Aéroport 1** accueillerait des trains de grandes lignes, **Aéroport 2** des omnibus régionaux.



## **2.2 La solution du canton a pour effet de massivement surcharger la gare de Cornavin. C'est elle qui rend indispensable l'extension de Cornavin.**

La capacité de l'actuelle gare *Cornavin 1*, qui comprend 7 voies (sans compter la très courte voie 5, en cul-de-sac), est d'environ 33 à 35 trains par heure, soit en moyenne sur chaque voie un train toutes les 12 à 13 minutes. A l'horaire 2021, ce sont 28 trains qui visitent en heure de pointe *Cornavin 1*. Il reste donc une marge de 5 à 7 trains par heure.

Cette marge, non négligeable, serait pourtant très insuffisante pour absorber le trafic supplémentaire qui serait généré à Cornavin par *Aéroport 2*, de 16 trains par heure. C'est ce trafic supplémentaire généré par *Aéroport 2* qui rendrait indispensable l'extension de capacité à Cornavin par 4 voies supplémentaires.

## **2.3 La solution du canton**

Elle coûterait 5 milliards. Elle ne peut être réalisée avant 2050.

Dans la conception du canton, soutenu par l'administration fédérale, l'extension de Cornavin n'a de sens qu'associée à *Aéroport 2* : elle serait indispensable à la réalisation d'*Aéroport 2*, mais pas nécessaire avant que soit réalisée *Aéroport 2*.

En conséquence :

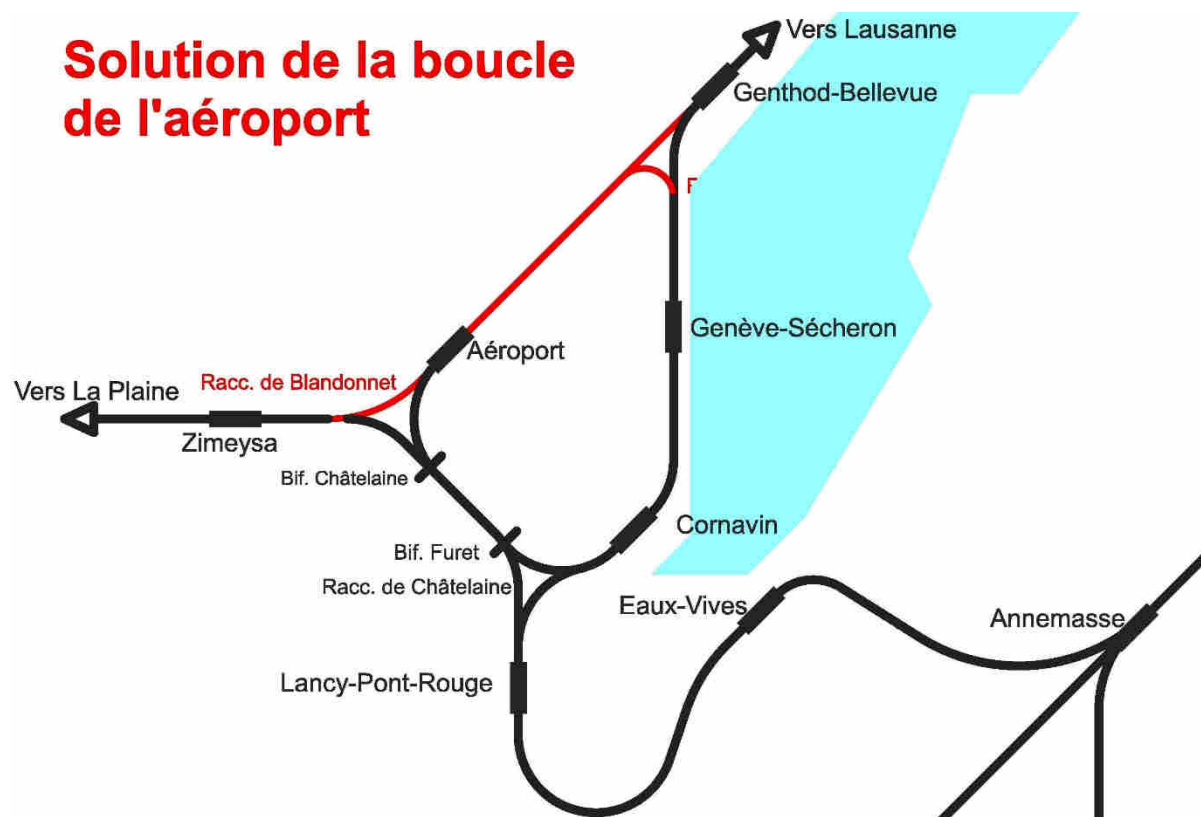
- l'extension de Cornavin – *Cornavin 2* et *Cornavin 3* - n'a de sens que si elle est suivie d'*Aéroport 2*,
- le financement de *Cornavin 2*, (1,65 milliards) n'a de sens que s'il est suivi du financement de *Cornavin 3* (un milliard) et d'*Aéroport 2* (deux milliards), au total arrondi à 5 milliards.

**Pour combler l'insuffisance de la capacité du nœud ferroviaire de Genève selon le concept adopté par le canton et jusqu'ici encouragé par les administrations fédérales concernées, il faudrait dépenser 5 milliards (arrondis).**

Bien entendu, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), l'Office fédéral des transports (OFT), l'Office fédéral du développement territorial (ARE) connaissent parfaitement tout ça : l'extension de Cornavin, même l'extension complète par deux quais et 4 voies, n'accroît qu'à peine la capacité du nœud ferroviaire de Genève. Ils savent que l'extension de Cornavin n'a qu'une raison d'être : permettre *Aéroport 2*.

Ils savent donc parfaitement que la solution qu'ils soutiennent doit être complète pour avoir du sens, comprenant *Cornavin 2*, *Cornavin 3* et *Aéroport 2*. *Cornavin 2* et *Cornavin 3* sont inutile sans *Aéroport 2*.

### 3. La solution de la boucle de l'aéroport



#### 3.1 La boucle triple la capacité de la gare de l'aéroport sans rien n'y faire

Alors qu'en impasse elle ne peut recevoir que 8 trains par heure, son insertion dans la boucle permet de la visiter 24 fois (voir point 1.1).

#### 3.2 La boucle ouvre un second tracé reliant Genthod-Bellevue à Aéroport

Il y a donc deux chemins pour relier Aéroport à Genthod-Bellevue, et puisqu'il y en a deux, la fréquence des trains sur le tracé ancien est divisé par deux. Autrement dit : sans la boucle, tout train circulant de Genthod-Bellevue à Aéroport doit retourner par le même chemin : il occupe deux fois ce chemin, il stationne deux fois en gare de Cornavin, circule deux fois sur le tronçon très encombré compris entre Cornavin et la bifurcation de Châtelaine, tandis qu'avec la boucle, il n'occupe ce chemin qu'une fois par visite de Genève, ne stationne qu'une fois à Cornavin, ne circule qu'une fois entre la bifurcation de Châtelaine et Cornavin.

## 4. Résultats

### 4.1 En offre ferroviaire

Ainsi Aéroport peut accueillir 24 trains par heure dans la solution de la boucle (16 dans la solution du canton), Cornavin n'en accueillerait que 34 dans la solution de la boucle (devrait en accueillir 52 dans la solution du canton), alors que ce sont dans la solution de la boucle 17 trains par heure (13) qui pénètrent dans le nœud ferroviaire de Genève depuis la Côte vaudoise, 11 (16) qui y pénètrent par la ligne de La Plaine et 10 (10) par la ligne du CEVA. L'offre ferroviaire est clairement au moins équivalente.

## **4.2 En argent**

Le coût de la boucle est de l'ordre du milliard, celui de la solution du canton de l'ordre de 4,65 milliards. Le montant à la charge de la Confédération serait de 4,21 milliards dans le cas de la solution du canton (540 millions étant mis à charge des canton et ville de Genève), d'un milliard seulement dans le cas de la boucle de l'aéroport.

## **4.3 En délais de mise en service**

La boucle peut être mise en service entre 2030 et 2035. La solution du canton ne pourra pas l'être avant 2050, parce que d'une part le financement d'*Aéroport 2* ne pourra être trouvé avant 2028, lorsque les chambres fédérales décideront du contenu de la prochaine étape d'aménagement de PRODES (Programme d'aménagement de développement stratégique), et que d'autre part les études et les chantiers de cet énorme projet s'étendront certainement sur plus de 20 années.

## **5. Considérations finales**

Mesdames et Messieurs les députés au Conseil des Etats, Mesdames et Messieurs les députés au Conseil national, certains parlementaires jugent inconvenante mon intervention dans cette affaire. Selon eux, la décision prise en 2016 par le Grand Conseil et le Conseil municipal de la Ville de Genève d'accorder un crédit d'un demi-milliard pour financer la réalisation de la 1<sup>ère</sup> étape de l'extension souterraine de la gare de Cornavin ne saurait être discutée, parce que prise démocratiquement.

Prise démocratiquement sans doute. Mais la démocratie n'empêche pas de revenir sur une décision. Ce d'autant plus si des éléments nouveaux sont apparus. Il suffit que ce retour sur une décision soit lui aussi décidé démocratiquement.

Mon intervention me paraît raisonnable et respectueuse de notre démocratie. Les CFF ont déjà déclaré aux députés du canton de Genève réfléchir à des améliorations à court, moyen et long termes qui leur ont été inspirées par mes propositions (Rapport PL 12525-A page 19).

Un enjeu de plusieurs milliards justifie une expertise neutre. Il en va aussi de l'image de l'Etat.

Au moment où surviendront des difficultés lors des enquêtes publiques, lors des procédures d'expropriation, ce sera aux tribunaux de trancher. Les juges ne manqueront pas de s'étonner que la solution de la boucle de l'aéroport n'ait pas fait l'objet d'une telle expertise. Ils s'interrogeront : la recherche de l'intérêt général ne l'exigeait-elle pas ?

Vous remerciant de l'attention que vous porterez à ce courrier, je vous prie de croire, Mesdames et Messieurs les députés au Conseil des Etats, Mesdames et Messieurs les députés au Conseil national, à l'expression de ma plus parfaite considération.

Rodolphe Weibel  
Ingénieur  
Chemin du Coutzet 14  
1094 Paudex  
rodolphe.weibel@bluewin.ch

Annexe: <https://www.gerer.ch/la-boucle-ferroviaire-de-laeroport/>