

Réponse de Genève Route et Rail à la procédure de consultation 2022/43

Genève, le 14 octobre 2022

Notre réponse concerne uniquement la partie 2.1.2 “Noeud de Genève” , page 16-17 et Annexe 2, p. 78.

Nous nous trouvons en face d'un phénomène classique et hélas fréquent, la fuite en avant suite à une mauvaise décision que l'on refuse de remettre en question. Cette mauvaise décision, qui date de 2008 à 2009, a été prise d'entente entre les administrations de la Confédération (OFT), du canton et de la ville de Genève, et les CFF. Elle consistait en une extension de la gare de Cornavin. Ce faisant, cette décision abandonnait la décision originelle des CFF, datant de 1985, qui consistait en un prolongement de la ligne Cornavin - Aéroport jusqu'à ce qu'elle rejoigne la ligne Genève - Lausanne à la hauteur de Genthod-Bellevue, rendant la gare de l'Aéroport traversante, formant ainsi une boucle dont le noeud serait situé à Genthod-Bellevue. Cette boucle permettrait aux trains visitant l'aéroport depuis la Suisse de le faire en ne traversant Cornavin qu'une fois par visite de l'aéroport. Cette boucle aurait ainsi pour effets à la fois de diviser par deux ce trafic sans aucunement réduire le nombre de visites de Genève, et de tripler la capacité de la gare de l'Aéroport sans rien y changer, simplement parce que rendue traversante.

Les désavantages de l'extension souterraine Cornavin sont nombreux : coûts, durée des travaux, dégagement de CO2, important volume de gravats à excaver et à évacuer, grande quantité de béton à transporter, forts impacts sur le centre ville, péjoration des correspondances, manque d'améliorations pour les passagers. En réalité, le seul avantage de l'extension de la gare de Genève est d'offrir des espaces commerciaux aux CFF, mais il ne nous semble pas que cela fasse partie des missions de l'OFT.

Votre nouvelle demande de crédit (de 350 millions de francs), est un exemple parfait de fuite en avant, mais le pire est que ce crédit additionnel ne sera même pas suffisant. En effet, cette extension souterraine de la gare de Genève, avec deux voies et un quai, n'offrira qu'une augmentation minime de la capacité de la gare, et il faudra rapidement ajouter un deuxième quai et deux voies. (cf. OFT - “ Plan sectoriel des transports, Partie Infrastructure rail (SIS) ” , pages 148 et suivantes).

Une proposition pour une autre solution existe, partant des plans originaux des CFF, c'est la “Boucle ferroviaire de l'aéroport” défendue par Monsieur Rodolphe Weibel, et documentée en détail dans son [mémoire technique](#) (également attaché) ainsi que sur son blog <https://mobilite.blog.tdg.ch/>

Nous demandons donc, et il n'est pas encore trop tard, que l'OFT reprenne à la base la configuration ferroviaire de Genève, en privilégiant le service aux passagers, pour leur offrir un minimum de ruptures de charge, une connectivité directe de la rive gauche du lac vers

l'aéroport, et la prise en compte d'une possible deuxième ligne Lausanne - Genève rejoignant l'aéroport.

Le fait pour l'OFT de ne pas même étudier de solution alternative à l'extension de la gare de Genève, alors que la proposition de la boucle permet d'économiser environ 4 milliards de francs, et 1 million de tonnes de CO2 va à l'encontre des objectifs de la Confédération sur:

- Les objectifs climatiques et la réduction des émissions de gaz à effet de serre
- L'utilisation rationnelle des deniers publics

Parmi les fonctionnalités et avantages apportés par la solution de la boucle, et qui ne sont **pas** possibles avec la solution que vous défendez, on peut citer:

- L'accès direct (sans rupture de charge) entre la rive gauche du Léman et la Haute Savoie d'une part et la gare de l'Aéroport d'autre part
- Un accès direct entre l'Aéroport et La Plaine, Bellegarde et au delà
- Un gain de temps d'environ 10 minutes entre l'Aéroport et Lausanne (et au delà) par la branche rejoignant Genthod-Bellevue
- Un itinéraire pour les transports de matières dangereuses évitant le centre de Genève
- Un point d'accrochage (à la gare de l'Aéroport) pour une future deuxième ligne Lausanne - Genève (d'ailleurs, les milliards économisés grâce à la boucle pourraient opportunément être utilisés pour cette ligne...)
- Le fait qu'aucune transformation de la gare de Genève ne soit nécessaire (aucun risque donc pour une gare de Lausanne bis)

Lorsqu'on est en face de deux solutions, il est rare que l'une d'elle soit à la fois meilleure, moins chère, plus écologique et plus rapide à réaliser que l'autre. C'est le cas de la solution de la boucle, et que l'OFT n'étudie même pas cette option doit certainement reposer sur des arguments extrêmement solides, que nous n'avons pas vus jusqu'à ce jour. Mais si ces arguments n'existent pas, on ne peut que conclure que l'OFT ne se conforme pas à sa mission, et qu'il devra un jour en répondre face aux autorités et à la population.

Pour toutes ces raisons, l'association Genève Route et Rail vous demande de reconsidérer l'extension de la gare de Genève telle que prévue actuellement.

Pour le comité de Genève Route et Rail

Professeur Pierre-André Bobillier