

Les Blogs

Le blog de Rodolphe Weibel

Mobilité

« L'Etat a déjà condamné la boucle ferroviaire de l'Aéroport. | Page d'accueil | Faut-il que les administrations craignent ! »

21/06/2017

Jusqu'en 2040, la gare de l'aéroport ne sera directement accessible qu'à quelques Genevois

Jusqu'en 2040 au moins, malgré la mise en service du CEVA dès 2020, la gare de l'Aéroport ne pourra être accessible sans changement de train qu'aux habitants du canton de Genève proches des gares de Cornavin et de Versoix. Tous les autres Genevois devront changer de train à Cornavin. Jusqu'en 2040 au moins, aucun voyageur de Haute-Savoie, des Trois-Chênes, des Eaux-Vives, de Champel, de Carouge et de Lancy, de l'Ain, de Bellegarde, de La Plaine, de Russin, de Satigny, de Meyrin, de Tannay, de Mies, de Pont-Céard, de Creux-de-Genthod, de Genthod-Bellevue, des Tuileries, de Chambésy, de Sécheron ne pourra accéder à l'aéroport en train, sauf à changer à Cornavin.

L'autre jour à la rencontre du Forum économique romand, consacrée à l'aéroport de Genève, le chiffre de 25 millions de voyageurs aériens à Cointrin en 2025 a été avancé, soit une augmentation de 50 %. Ce seront 70'000 voyageurs en moyenne par jour, avec sans doute des pointes de 100'000 voyageurs, un cinquième de la population du canton ! Cela pose de graves problèmes de capacité de l'aéroport, dont tout le monde semble conscient.

Mais cela pose aussi, avec tout autant d'acuité, le problème de la desserte terrestre de l'aéroport. Certes, le réseau routier sera d'ici là sensiblement amélioré par l'élargissement de l'autoroute, mais qu'en sera-t-il de la desserte par le réseau ferroviaire, qui semble si utile, et si raisonnable ? Il est en effet rare de rencontrer une telle coïncidence d'intérêts entre ces deux moyens de transport : l'avion et le train. Le chemin de fer y trouve une clientèle très nombreuse, concentrée en un lieu, qui a emprunté, ou va emprunter, un moyen de transport collectif comme il en est un lui-même. L'efficacité évidente de cette rencontre entre le train et l'avion contribuerait fortement à un transfert de la route au rail, dans toute l'agglomération genevoise, et même au-delà.

La réponse à cette question est brève : la desserte ferroviaire de l'aéroport sera restée en 2025 dans son état actuel. Elle sera laissée dans son état actuel jusqu'en 2040. Ni les services de l'Etat, ni ceux de la Confédération, ni les CFF ne semblent accorder de réelle importance ni de réel intérêt à cet aspect désastreux pour la mobilité à Genève, pour l'exploitation de l'aéroport, et pour l'exploitation des CFF.

Parce qu'en impasse, la gare de l'Aéroport peut accueillir au maximum 8 trains par heure. C'est vrai aujourd'hui, et ce sera vrai encore en 2040, si l'Etat ne revient pas à la réalité. C'est ce chiffre qu'adopte le *Concept de référence pour l'année 2025* de l'OFT, après la mise en service du CEVA. Ce document prévoit en 2025 4 trains directs (Lausanne – Cornavin - Aéroport) par heure, 2 trains semi-directs (Lausanne – Cornavin - Aéroport, avec arrêts à Morges et Nyon) et deux régionaux (Nyon – Cornavin - Aéroport, avec arrêts intermédiaires à Coppet et Versoix), ne laissant place à aucun omnibus desservant finement la rive droite de l'agglomération genevoise, à aucun train parcourant le CEVA, qu'il vienne d'Annemasse ou de plus loin en Haute-Savoie, à aucun train passant par La Plaine.

De ce fait, jusqu'en 2040, tous les habitants de ces zones déshéritées devront, s'ils veulent rejoindre en train l'aéroport, changer à Cornavin. Et même après

Me contacter

Bienvenue

Bonjour, Ce blog est édité par **Rodolphe Weibel**. Je vous remercie de votre visite et des commentaires que vous rédigerez sous mes billets. Merci de respecter les règles fixées par la Tribune de Genève qui nous héberge: soyez courtois, concis et pertinent! Je me réserve le droit de ne pas publier les commentaires anonymes. Au plaisir de vous lire.



À propos

Commentaires récents

- Jean d'Hôtiaux sur Le Conseil de l'Euope - Un raisonnement...
- weibel sur Le Conseil de l'Euope - Un raisonnement...
- Mireille Vallette sur Le Conseil de l'Euope - Un raisonnement...
- Chuck Jones sur Le Conseil de l'Euope - Un raisonnement...
- weibel sur Le Conseil de l'Euope - Un raisonnement...
- Bruno Hubacher sur Le Conseil de l'Euope - Un raisonnement...
- weibel sur Aux habitants des Grottes
- Dominique Degoumois sur Aux habitants des Grottes
- Mère-Grand sur Aux habitants des Grottes
- weibel sur A la gare des Eaux-Vives, la grande déprime des...

La revue de presse des blogs

Sylvain Thévoz: L'hypocrite et ...	8 days ago
John Goetelen: Pardonnons-nous n...	9 days ago
Jean-Marc Genet: Parmelin et l'angl...	14 days ago
Denis Berdoz: L'Etape 2018 des TPG	15 days ago
Pascal Hohenweg: 2019, année de l...	16 days ago

Le contenu des blogs n'engage pas la rédaction de la Tribune de Genève.

Newsletter

email

S'inscrire

Se désinscrire

Envoyer

Notes récentes

- Le Conseil de l'Euope - Un raisonnement...
- Aux habitants des Grottes
- A la gare des Eaux-Vives, la grande déprime des...
- A Genève, les infrastructures ferroviaires...
- Comment condamner le rail en Suisse ?
- A vous Députés, Conseillers nationaux, Députés...
- Genevois, réagissez!
- A qui profite la raquette?
- Un plan directeur du réseau ferroviaire genevois
- Le saut-de-mouton à double voie de Cornavin

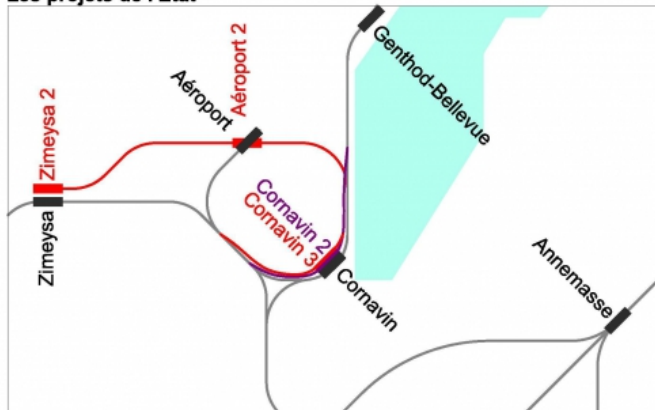
Archives

- 2018-12
- 2018-11

2040, la mise en service de la raquette n'évitera pas à Cornavin soit une manœuvre de rebroussement de l'omnibus desservant la côte ouest du Lac, soit un changement de train de ses voyageurs.

Au moment où Genève a parié, avec le CEVA, sur le chemin de fer pour assurer l'ossature de son réseau de transport public, Genève n'a rien prévu pour éviter ces transbordements à Cornavin. Quelle erreur ! il est bien connu que les changements de train, ce que les spécialistes des transports appellent des « ruptures de charge », découragent fortement ceux qui envisagent de recourir aux transports collectifs, d'autant plus s'ils sont chargés de bagages.

Les projets de l'Etat



Les blogs, en partenariat avec la [Tribune de Genève](#)

L'administration, qui est consciente de cette grave lacune, a prévu la «raquette». Mais elle n'est pas pressée de la réaliser, cette raquette. Dans sa mise à jour du Plan directeur cantonal 2030, elle en prévoit la réalisation «en étape ultérieure», « devant se réaliser à long terme ». Elle n'a d'ailleurs demandé pour le moment à la Confédération qu'un crédit d'étude. Si la Confédération accepte de financer l'étude de ce projet très controversé, ce sera au mieux pour l'étape d'aménagement 2025 – 2030, ce qui repousse une mise en service de la raquette à environ 2040, un chantier de deux milliards dans des conditions difficiles durant au moins dix ans (la construction du CEVA, qui coûte 1,6 milliard, aura duré, si tout va bien, 8 ans, et aura été précédée de 11 ans d'études).

Pour autant que la raquette se réalise ! Je n'y crois pas, et n'ai à ce jour rencontré personne qui y croie, hors de l'administration cantonale.

Le projet GeReR



Je rappelle ici le contre-projet GeReR. Il est devisé à 740 millions. Il aurait pu (il pourrait ?) éviter à la fois la 1^{ère} étape d'extension souterraine de Cornavin, la 2^{ème} étape, et la raquette, les trois objets prévus par l'Etat, dont le coût d'ensemble est estimé à 4,6 milliards, soit 6 fois plus. Malgré son coût très modéré, il résout parfaitement, et rapidement, les problèmes décrits ici. La capacité de la gare Aéroport devenue traversante passe de 8 trains par heure à

- 3. 2018-10
- 4. 2018-09
- 5. 2018-08
- 6. 2018-07
- 7. 2018-06
- 8. 2018-05
- 9. 2018-04
- 10. 2018-03
- 11. Toutes les archives



Derniers weblogs mis à jour

1. Les chiens aboient, la carava...
2. Jean-René Belliard analyse le...
3. Le blog de Jacques Davier
4. Christian Brunier, Energie po...
5. Pierre MONTILLO,
6. Liberté
7. Bonn(y)dée
8. Point de vue entre Rhône et V...
9. Le groumeur genevois
10. Boulevard de l'islamisme

Rechercher

24, la boucle permet de répartir le trafic arrivant de la rive droite sur deux tracés conduisant à l'aéroport, l'un par Cornavin, l'autre par le Grand-Saconnex, chaque train visitant Genève ne parcourra dès lors Cornavin qu'une fois, et non deux fois comme c'est le cas tant que la gare de l'aéroport reste en impasse, une 1ère fois dans un sens et peu après dans l'autre. La boucle rend toute extension de capacité de Cornavin inutile, et facilite grandement la réalisation d'une halte à Châtelaine.

00:08 | [Lien permanent](#) | [Commentaires \(2\)](#) | [ADD THIS](#) | [Facebook](#) | [J'aime 3](#) |
[Tweeter](#) | [Share](#)

COMMENTAIRES

Cet exposé est des plus limpides et on ne peut que s'étonner du manque d'attention des autorités. Visualisez les transbordements de centaines de passagers destinés à l'Aéroport et venant de Suisse ou de France. C'est grotesque et une autre genferai dont nous pourrions nous passer sans problème.

Écrit par : [Edmond C.](#) | 21/06/2017

Répandez la bonne parole! il faudra je crois rassembler les citoyens pour briser l'omertà imposée par l'administration.

Écrit par : [weibel](#) | 21/06/2017

Les commentaires sont fermés.