

Genève ferroviaire, un contre-projet

OPINION

Genève affronte simultanément deux problèmes de mobilité dont l'importance s'étend bien au-delà de sa région: l'adaptation de son réseau ferroviaire au fort accroissement du trafic, et l'achèvement du bouclage autoroutier par la réalisation d'une traversée du lac.

Concernant la traversée du lac, je ne ferai ici que regretter que le canton étudie une solution exclusivement routière, alors qu'une solution mixte, qui suivrait un tracé différent, contribuerait très efficacement au report sur le rail du trafic entre la côte vaudoise et la rive gauche de la ville, les Chênes, la Haute-Savoie. Cela au même coût d'environ 3,5 milliards que le projet de l'Etat.

Le réseau ferroviaire a atteint ses limites de capacité. Or on attend un doublement du trafic entre Lausanne et

Genève, et le CEVA en ajoutera encore. Ni la gare de Cornavin, ni celle de l'aéroport, ni la ligne qui les relie l'une à l'autre ne seront en mesure d'absorber ces trafics.

Pour répondre à cette demande, l'Etat envisage une solution en deux volets.

1er volet. Une nouvelle gare souterraine de quatre voies et deux quais serait réalisée en deux étapes. La première, achevée en 2030, coûterait 1,62 milliard, son financement étant déjà assuré selon la clé de répartition suivante: Confédération, 1,09 milliard, Canton 420 millions, et Ville 110 millions. La seconde étape, plus lointaine, a été devisée à 1 milliard. Le coût total de l'extension de Cornavin se monterait donc à 2,62 milliards. Quels chantiers, en pleine ville!

2e volet. Il s'agit de créer une ligne nouvelle, dite «raquette», qui quitterait Cornavin en direction des Nations, rejoindrait l'aéroport, où serait construite une seconde gare, sise en dessous de la gare actuelle, avant de poursuivre sous la piste jusqu'à Meyrin et

rejoindre la ligne de La Plaine à la halte de Zimeysa. Estimée à plus de 2 milliards, cette desserte «capillaire» risque de ne pas être prise en charge par la Confédération.

Au total, le coût des projets de l'Etat se monterait ainsi à plus de 4,62 milliards.

Le projet de l'association Genève Route et Rail (GeReR) repose pour sa part sur une tout autre approche, suivant une logique de système. Il propose une boucle réalisée en prolongeant l'antenne de l'aéroport jusqu'à ce

qu'elle rejoigne à Genthod la ligne de Lausanne. Cette boucle permettra à tout train venant de La Côte à Genève de traverser la gare de l'aéroport sans avoir à y rebrousser chemin. Ceci entraîne deux avantages majeurs: 1. La gare de l'aéroport voit sa capacité triplée (de 8 à 24 trains par heure), parce que les trains la traversent plutôt qu'y rebroussent chemin. 2.

Chaque train desservant Genève n'emprunte le tronçon de ligne Genthod-Cornavin-Châtelaine-Aéroport qu'une fois, alors que l'impasse à l'aéroport force chacun à le parcourir deux fois, une fois dans un sens, et un peu plus tard dans l'autre. Ainsi, pour une même fréquence de desserte de Genève, la charge de la gare de Cornavin est réduite de moitié, ce qui la rend, dans son état actuel, largement suffisante pour absorber tout le trafic attendu.

Deux raccordements complètent la boucle: celui du Vengeron, qui établit une seconde liaison directe Aéroport-Cornavin, et celui de Vernier, qui raccorde l'aéroport à la ligne de La Plaine.

Un train sur deux parcourra la boucle dans le sens Cornavin-Aéroport. Le voyageur monté dans ce train à Cornavin perdra dix minutes. Le voyageur quittant avec ce train l'aéroport gagnera, lui, ces dix minutes, ce qui augmentera l'attrait du train pour les voyageurs aériens de plus en plus nombreux: il en est prévu 70 000 en moyenne par jour!

La boucle permet d'assurer la même offre ferroviaire que les projets de l'Etat, les mêmes fréquences, sur des trajets semblables, mais ne coûte que 740 millions, soit moins du sixième du coût des projets de l'Etat. Elle élide toute contribution financière du Canton et de la Ville de Genève, puisqu'elle coûte moins que la part d'ores et déjà décidée par la Confédération. Elle ne nécessite aucune gare supplémentaire, aucune extension de gare, évite les dantesques chantiers prévisibles autour de Cornavin, permet aux trains transportant des matières dangereuses d'éviter les zones les plus densément habitées. Et enfin, la réduction de trafic sur le tronçon Cornavin-Aéroport permet la réalisation facile et rapide d'une halte à Châtelaine. ■

Notre projet permet aux trains transportant des matières dangereuses d'éviter les zones les plus densément habitées

RODOLPHE WEIBEL INGÉNIEUR
EPFL, MEMBRE DE L'ASSOCIATION
GENÈVE ROUTE ET RAIL (GERER,
[HTTP://WWW.GERER.CH/](http://www.gerer.ch/))

