

Genève: un nœud ferroviaire saturé que l'on se refuse à désenchevêtrer : l'autopsie annoncée d'un formidable et coûteux échec de planification des infrastructures publiques

Autor(en): **Weibel, Rodolphe**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): - **(2018)**

Heft 2194

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1023211>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Même si sa vision actuelle se limite aux perspectives «bilatérales», la Suisse fait bel et bien partie de l'Europe

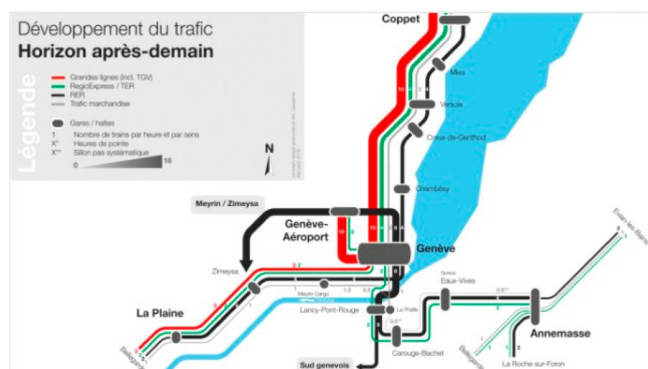
économique, sociale, culturelle, de la formation. Les réponses globales et nationales des progressistes suisses doivent,

pour gagner en force et en impact, se situer et se penser dans cet environnement européen et mondial.

Genève: un nœud ferroviaire saturé que l'on se refuse à désenchevêtrer

L'autopsie annoncée d'un formidable et coûteux échec de planification des infrastructures publiques

Rodolphe Weibel - 15 février 2018 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/32768>



marier les deux approches! Le point à la veille des élections cantonales d'avril.

Le projet de boucles autour de Genève, à la fois ferroviaire et autoroutière, que j'ai proposé en 2014 a trouvé un nom: [GeReR](#) - Genève Route et Rail. Le temps a permis d'en affiner l'étude, de vérifier les tracés à plus grande échelle, en plan et en profils longitudinaux et de développer l'argumentaire.

(Réd.) Il y a 4 ans ([DP 2021](#)), DP a ouvert ses colonnes à Rodolphe Weibel, ingénieur qui a passé sa vie à construire des infrastructures routières et ferroviaires, pour présenter sa réflexion sur les débats alors en cours à Genève tant sur le développement du rail après l'achèvement de la liaison Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse (Ceva) que sur la mythique traversée (auto)routière de la rade ou du lac. Depuis lors, des décisions ont été prises, qui vont dans le mauvais sens. Rien d'irréparable n'est encore accompli, mais le pire est probable. Le front des technocrates à tous les niveaux (Direction générale des transports du canton, CFF, Office fédéral des transports) a résisté. Entendu, mais pas écouté, Weibel n'est pas parvenu à trouver des appuis politiques. C'est qu'il a un double défaut: non seulement extérieur au canton (et ingénieur en génie civil plutôt que membre de la coterie des ingénieurs en transport), il est aussi - et surtout - un agnostique du clivage rail/route si déterminant à Genève. Impardonnable provocateur, il prétend

Le concept original a parfaitement résisté. Il est beaucoup plus simple que la conception officielle illustrée en tête d'article et représente pour les autorités fédérales et genevoises un investissement ferroviaire de 740 millions seulement contre 4,67 milliards de francs. Il est réalisable en une dizaine d'années sans éventrer le quartier de Cornavin par une extension souterraine de la gare. Il répond parfaitement aux besoins de capacité accrue tant de la gare de Cornavin que de celle de l'aéroport.

Et pourtant, c'est vers tout autre chose que l'on se dirige. Reprenons dans le détail les deux volets du dossier.

Le volet routier

Pour l'achèvement du contournement autoroutier de Genève, l'Etat s'est figé sur un tracé dessiné dans le cadre d'une [étude de faisabilité](#) datant de 2010-2011, publiée en mars 2011. Ce tracé prévoit entre l'embouchure du

Vengeron et la douane de Thônex-Vallard un très long détour, inutile, par la réserve naturelle de la Pointe à la Bise puis à travers la campagne, frôlant Puplinge, s'achevant en forme de virgule pour s'aligner sur l'autoroute à Thônex (voir aussi [ici](#)). L'étude a certes montré la faisabilité de ce tracé de 14 kilomètres; mais aucune étude, rigoureusement aucune, n'a démontré qu'il est favorable. Il passe à travers la réserve naturelle de la Pointe à la Bise, c'est faisable, oui, mais est-ce souhaitable? Même constat, même interrogation à propos du passage là où le fond du lac est constitué des pires et plus épaisses couches de vase de la région - 35 mètres d'épaisseur! - puis à travers le bourg de Vézenaz, en zigzag à travers la campagne précieuse et en un délicat tunnel sous l'agglomération densément construite de Thônex - Chêne-Bourg.

GeReR propose au contraire un tracé très direct, de 9 kilomètres, que l'étude de faisabilité mentionnée ci-dessus a révélé aussi favorable à l'équilibre des charges de trafic que celui retenu par l'Etat. Entièrement en tunnel sur toute sa longueur, il traverse le lac à faible profondeur, atteint la rive gauche peu en amont de Genève-Plage et poursuit en tunnel sous la route de Malagnou pour rejoindre l'autoroute Blanche.

Contrairement à celui de l'Etat, ce tracé se prête parfaitement au rail, qui accompagne l'autoroute à travers le lac dans un même ouvrage, puis s'en sépare pour rejoindre le Ceva à la forte courbe que celui-ci dessine juste à côté de la gare des Eaux-Vives. Le passage par le lac plutôt que par Cornavin réduit le temps de parcours depuis les haltes et gares de la Côte vaudoise jusqu'à Champel de 12 minutes, jusqu'aux Eaux-Vives de 17 minutes, et jusqu'aux Trois-Chêne, Annemasse et au-delà de 20 minutes. En outre, en formant une boucle, cette traversée ferroviaire offre un second trajet entre Genthod-Bellevue et la rive gauche, déchargeant toute la ligne Genthod-Bellevue - Cornavin - Saint-Jean - Eaux-Vives de la moitié de ce trafic, sans réduction de la fréquence des dessertes. Cette économie de trafic dégage des réserves de capacité qui garantissent la pérennité du système ferroviaire genevois.

Le volet ferroviaire

Pour résoudre le problème de l'insuffisante capacité du nœud ferroviaire de Genève, l'Etat envisage deux grands chantiers (voir aussi [ici](#)).

1. A Cornavin, une nouvelle gare souterraine de quatre voies et deux quais, qui serait réalisée en deux étapes: la première, qui devrait être achevée en 2030, comprendrait un quai et deux voies, coûterait 1,67 milliard, son financement étant déjà assuré selon la clé de répartition suivante: Confédération 1,09 milliard, canton 420 millions et Ville de Genève 110 millions, outre les 50 millions provenant de quelques sources disparates. La seconde étape, nécessaire pour la «*raquette*» décrite ci-dessous, a été devisée à un milliard. Le coût total de l'extension de Cornavin se monterait donc à 2,67 milliards. Quel chantier, en pleine ville!
2. 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 d'aviation jusqu'à Meyrin et rejoindre la ligne de La Plaine à la halte de Zimeysa. Estimée à plus de deux milliards, cette desserte «*capillaire*» risque fort de ne pas être prise en charge par la Confédération.

Au total, le coût des projets de l'Etat pour résoudre le problème de capacité du nœud de Genève se monterait ainsi à plus de 4,67 milliards. Et pourtant ils ne permettent même pas de satisfaire l'offre promise.

Le canton de Genève, l'OFT et les CFF n'ont certes pas imaginé ces infrastructures sans avoir défini au préalable les besoins, d'abord, puis l'offre de trafic permettant la satisfaction de ces besoins, ensuite. La carte d'illustration en tête de cet article, dessinée par les CFF, validée par la Direction générale du projet, présente le schéma d'offre pour «*après-demain*», soit dans 32 ans.

En 2050, chaque heure 57 trains de voyageurs (32 trains régionaux, 25 trains de grandes lignes) et 4 trains de marchandises passeraient par la gare de Cornavin, soit au total 61 trains:

- 4 RER (en noir) de la ligne Sud genevois-Zimeysa dans chaque sens, 8 en tout;
- 4 RER de la ligne Annemasse-Zimeysa dans chaque sens, 8 en tout;
- 4 RER de la ligne Coppet-La Plaine dans chaque sens, 8 en tout;
- 2 Express régionaux de la ligne Annemasse-Nyon (en vert) en direction d'Annemasse, 2 en direction de Nyon, 4 en tout;
- 2 Express régionaux de la ligne Aéroport-Nyon en direction d'Aéroport, 2 en direction de Nyon, 4 en tout;
- 10 départs de grande ligne Lausanne-Genève-Aéroport (en rouge) en direction d'Aéroport, 10 en direction de Lausanne, 20 en tout;
- 3 départs de grande ligne Bellegarde-Cornavin (ces trains ne traversant pas Cornavin);
- 2 départs d'Express régionaux Bellegarde-Genève (ces trains ne traversant pas Cornavin);
- 2 départs de trains de marchandises (en gris) vers Lausanne, un vers La Plaine, un vers La Praille, 4 en tout.

Or la capacité de la gare de Cornavin a été calculée dans une [expertise](#) réalisée pour la Confédération, le canton, la Ville et les CFF: «à plus long terme (après extension à 4 voies)», elle sera de 48 départs par heure (page 32).

Ainsi, la capacité de Cornavin, même après y avoir dépensé 2,65 milliards, après avoir éventré le quartier de Cornavin pendant deux décennies, ne sera que de 48 départs par heure, alors que l'on attend, que l'on promet 57 trains de voyageurs (auxquels s'ajoutent quatre trains de marchandises, qui ne s'arrêtent pas à quai)! Cette constatation invalide toute la conception du nœud de Genève élaborée par l'Etat, avec le concours de l'OFT et des CFF.

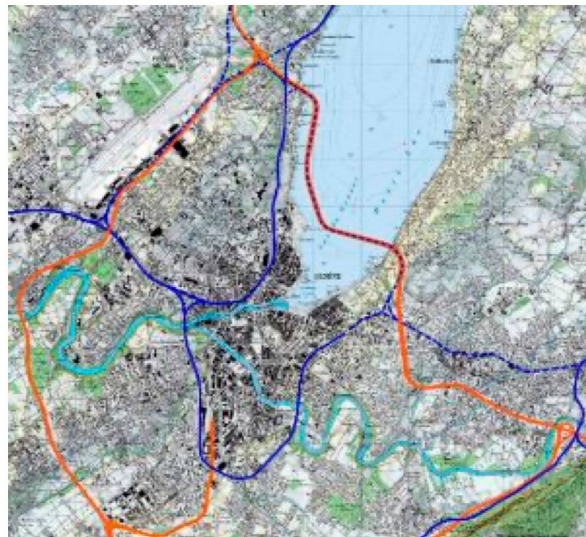


Schéma [GeReR](#)

Le concept GeReR repose 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-Bellevue la ligne de Lausanne. Le principe de cette boucle date de la réalisation de la ligne de l'aéroport, mise en service en 1987. Elle devait être réalisée lorsque la capacité du nœud ferroviaire de Genève arriverait à saturation. Or c'est le cas aujourd'hui.

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 pour repasser une seconde fois sur le même tronçon au cours du même voyage Lausanne - Genève - Lausanne (ou Nyon - Genève - Nyon). Ceci apporte deux avantages majeurs:

- La gare de l'aéroport verra sa capacité triplée (24 trains pourront la visiter chaque heure, contre 8 dans sa situation actuelle), parce que les trains pourront la traverser plutôt que de devoir y rebrousser chemin.
- Chaque train desservant Genève n'empruntera le tronçon de ligne Genthod-Bellevue-Cornavin-Châtelaine-Aéroport qu'une seule fois, alors que l'impasse à l'aéroport force chacun d'eux 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 sera réduite de moitié, ce qui la rendra, dans son état actuel, suffisante pour absorber tout le trafic attendu.

Un train sur deux parcourra la boucle dans le sens Aéroport-Cornavin, l'autre dans le sens inverse. Un train sur deux favorise le voyageur de l'aéroport, un train sur deux favorise le voyageur de Cornavin. Le détour par l'autre gare dure environ 12 minutes. Les voyageurs de l'aéroport bénéficient par rapport à la situation sans boucle d'un avantage d'une douzaine de

minutes. Il en est prévu 70'000 en moyenne par jour!

La boucle permettra une offre nettement supérieure à celle de l'Etat, tout en coûtant moins du sixième de ses projets. Elle ne nécessite aucune gare supplémentaire, aucune extension de gare et évite les dantesques chantiers prévisibles autour de Cornavin.

Par quelle folie des grandeurs ferroviaires les autorités fédérales, du canton et de la Ville de Genève s'obstinent-elles à ne pas vouloir reconsidérer leur soutien au projet officiel?

Les Jeux olympiques d'hiver: ni neige, ni montagne

Au-delà des Jeux, c'est le tourisme hivernal qui est appelé à évoluer

Jacques Guyaz - 17 février 2018 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/32811>

Bis repetita... comme on disait au temps où placer une citation latine à bon escient était un signe de distinction sociale. Désormais tous les quatre ans lors des Jeux olympiques d'hiver reviennent les mêmes discours sur l'[absence de neige](#), le réchauffement climatique et l'aberration d'organiser des compétitions dans des lieux totalement inadéquats.

Voici 8 ans, à Vancouver, ville au climat océanique plutôt doux, il fallut transporter de la neige par hélicoptère sur les sommets avoisinants. Il y a quatre ans, la Russie a trouvé le moyen d'organiser des Jeux dans la région de Sotchi, la seule où règne un environnement quasiment subtropical. Evidemment, les lieux ont été aménagés à grand

renfort d'investissements absurdes - plus de 36 milliards de dollars ou d'euros, peu importe la monnaie de compte - de canons à neige et de dopage pour les athlètes du pays.

Cette année, personne n'avait semble-t-il réalisé que la Corée subissait en hiver le climat de la Sibérie voisine, excessivement froid, très sec, pratiquement sans neige et très venteux.

Dans quatre ans, Pékin, dont la réputation comme station de sports d'hiver reste à établir, accueillera les jeux d'hiver dans une zone climatique pas très éloignée de celle de PyeongChang, avec la pollution en plus, sachant que les montagnes les plus proches de la capitale chinoise sont à 150

kilomètres.

Peut-être une chance pour la candidature de Sion en 2026, qui a au moins le mérite d'être au cœur d'une région de sports d'hiver avec des [coûts estimés](#) cinq fois inférieurs à ceux des jeux coréens, mais tout de même de l'ordre de deux milliards de francs, sans parler de la nécessité de traverser le Lötschberg pour le saut à ski, d'aller à Saint-Moritz pour les épreuves de bob et parfois à Bienne pour certains matchs de hockey. Dans ces conditions les réticences de la population suisse sont on ne peut plus compréhensibles.

La réalité du réchauffement climatique rend très précaire l'avenir des sports de neige et des Jeux olympiques d'hiver ([DP 2041](#)). Un audit de la [Cour](#)