

Zeitschrift: Domaine public

Band: - (2020)

Heft: 2304

Artikel: Genevoiserie du siècle contre ingéniosité ferroviaire : la gare de Cornavin est engorgée : la boucle est la solution permettant d'éviter les travaux titanesques qui y sont prévus : ce projet doit être soutenu

Autor: Delley, Jean-Daniel

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1024167>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 08.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Genevoiserie du siècle contre ingéniosité ferroviaire

La gare de Cornavin est engorgée. La boucle est la solution permettant d'éviter les travaux titanesques qui y sont prévus. Ce projet doit être soutenu

Jean-Daniel Delley - 29 octobre 2020 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/37697>

C'est une histoire attristante où l'aveuglement le dispute à la mauvaise foi et dont l'issue risque fort de coûter cher à Genève.

Tout commence par un constat que personne ne conteste. La gare de Cornavin actuelle ne peut répondre à l'augmentation prévue du trafic ferroviaire entre Saint-Gall et Genève et au développement des lignes locales et régionales (CEVA et Léman Express).

Les CFF ont d'abord opté pour une extension en surface qui permettrait la création de deux nouvelles voies dans un premier temps, puis encore deux voies dans un second temps. Ce projet implique la destruction du bas du quartier des Grottes, la disparition de 385 logements à loyer modéré et de nombreux commerces de proximité, ainsi que celle d'une vie de quartier et associative implantée de longue date.

Une association d'habitants sonne la révolte et lance une initiative populaire préconisant une extension de la gare en sous-sol. Funeste idée qui va bloquer l'examen de solutions alternatives, mais à laquelle va se rallier pratiquement toute la République... et les CFF. Berne ne manque pas de rappeler au canton qu'il devra assumer le surcoût de l'opération, soit 550 millions de francs.

Le coût de ce nouveau projet porté par l'Office fédéral des transports (OFT), les CFF et Genève se monterait à quelque 5 milliards de francs. Ce chantier pharaonique perturberait la vie du centre-ville pendant une douzaine d'années et chamboulerait son urbanisme.

L'œuf de Colomb, la boucle de Rodolphe Weibel

De son côté Rodolphe Weibel, un ingénieur à la retraite et passionné de réseaux de transports propose une tout autre approche. Son

raisonnement est d'une telle simplicité qu'on s'étonne qu'il n'ait pas effleuré l'esprit des spécialistes du canton et de la Confédération.

La cause de l'engorgement prévu de Cornavin ? La gare en cul-de-sac de l'aéroport qui oblige chaque Intercity à rebrousser chemin et à passer de ce fait deux fois à Cornavin.

La solution ? Créer une nouvelle ligne qui se prolongerait au-delà de la gare de Cointrin et rejoindrait le tracé existant Genève-Lausanne à la hauteur de Genthod-Bellevue.

Une boucle qui permettrait à un train sur deux d'atteindre directement l'aéroport, retour par Cornavin, et à l'autre de traverser Cornavin pour rejoindre l'aéroport et poursuivre directement vers Lausanne.

Nous avons présenté ce projet à plusieurs reprises (DP [2021](#) et [2194](#)). Et cette solution, soit dit en passant, était déjà prévue lors de la construction de la gare de l'aéroport dans les années 1980. Pour des raisons inconnues, elle n'a ensuite plus été évoquée.

Le prix de la boucle

L'investissement pour cette boucle se monterait à un milliard au plus, sans l'ouverture d'aucun chantier en ville et une mise en service en 2030 déjà. Et Genève n'aurait pas à déboursier le demi-milliard du surcoût de l'extension en sous-sol de Cornavin.

Vous imaginez que les services compétents ont procédé à une étude de faisabilité du projet Weibel tant son coût et le délai de réalisation apparaissent avantageux en comparaison de la solution officielle? Point du tout.

Les interventions de Rodolphe Weibel auprès de l'OFT, des CFF et de l'administration genevoise

n'ont suscité qu'une pluie de [critiques](#): coût sous-estimé, incompatibilité avec le système d'horaire cadencé notamment. Des arguments qui ne tiennent pas la route, d'autant plus qu'ils ne reposent sur aucune évaluation sérieuse.

Mais alors, pensez-vous, le pouvoir politique va réagir, poser les questions qui dérangent. Point du tout (bis).

En décembre 2015, le canton et la ville de Genève signent avec les CFF et la Confédération la convention-cadre qui fixe la répartition du financement de la première étape de l'extension de Cornavin. Un an plus tard, le Grand Conseil et le Conseil municipal adoptent les crédits correspondants.

Rolin Wavre, député PLR, risque une dernière tentative en 2020: il propose de financer une étude de la boucle pour en avoir le cœur net, étude que ni les CFF, ni l'OFT, ni le canton n'ont pris la peine de réaliser. Tous partis confondus, à l'exception de 18 élus, le Grand Conseil refuse ce crédit (1,8 million), modeste en comparaison de la somme prévue pour l'extension de Cornavin. La lecture des débats montre à l'évidence que la grande majorité des députés ne maîtrisent pas le dossier comme l'illustre [l'analyse](#) du concepteur de la boucle.

Entêtement ou chant des sirènes financier

Pourquoi un tel aveuglement ? Tout d'abord, les administrations fédérale et cantonale, dès lors qu'elles ont fait le choix d'une option, peinent à reconnaître une erreur, surtout face à un individu, même si ce dernier dispose de compétences techniques reconnues.

Ensuite les CFF ont un intérêt manifeste à réaliser une extension de la gare de Cornavin qui va générer de vastes surfaces commerciales et immobilières. Comme l'a relevé un membre

de la commission parlementaire des transports, «*les CFF ne sont plus une entreprise de transport, mais une entreprise qui vend des surfaces commerciales en faisant payer les investissements par les collectivités publiques*».

Enfin, [le conseiller d'État Dal Busco](#) l'a souligné en fin de débat, ce méga chantier représente une injection financière bienvenue «*dans une économie locale qui en aura bien besoin*». Des motivations qui ont peu à voir avec l'efficacité et l'économicité du projet.

Vaud et Confédération appelés à la rescousse

Peut-être que le canton de Vaud incitera son voisin du bout du lac à plus de clairvoyance. En effet, le gouvernement vaudois propose de financer une étude en faveur d'un projet ambitieux, [Vision 2050](#). Il s'agit notamment de construire une nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse entre Lausanne et Genève, indispensable pour désengorger le tracé actuel.

Cette nouvelle ligne s'accroche au réseau genevois en deux points: d'une part jusqu'à Cornavin et d'autre part directement jusqu'à Genève-Aéroport. La solution de la boucle s'inscrit donc parfaitement dans ce concept, ce qui ne serait pas le cas du projet officiel d'extension de Cornavin.

Le temps semble venu que la Confédération rassemble ces éléments disparates et ordonne une étude d'ensemble dans l'optique de *l'Étape d'aménagement ferroviaire 2040-2045*, à venir. Il en va de la cohérence de la politique ferroviaire et de l'usage ménager des finances publiques. Au vu de la mauvaise volonté manifestée jusqu'à présent par l'Office fédéral des transports et les CFF, il revient à la cheffe du département fédéral des transports de prendre la main.