

*Date de dépôt : 29 avril 2021*

## **Rapport**

**de la commission des transports chargée d'étudier :**

- a) P 2093-A Pétition pour le raccordement du « Léman Express » à l'aéroport**
- b) P 2097-A Pétition pour un traitement cohérent et transparent de l'infrastructure ferroviaire**

*Rapport de majorité de M. Christo Ivanov (page 1)*

*Rapport de minorité sur la P 2093 de M. Patrick Dimier (page 78)*

### **RAPPORT DE LA MAJORITÉ**

#### **Rapport de M. Christo Ivanov**

Mesdames et

Messieurs les député(e)s,

La commission des transports a traité la P 2093 qui demandait le raccordement du « Léman Express » à l'aéroport et la P 2097 qui demandait un traitement cohérent et transparent de l'infrastructure ferroviaire lors de ses séances du 23 février et du 16 mars 2021.

La commission a siégé sous la présidence par M<sup>me</sup> Marjorie de Chastonay. Les procès-verbaux ont été établis par M<sup>me</sup> Mélissa Hochuli et M<sup>me</sup> Mariama Laura Diallo.

Les personnes suivantes ont assisté aux débats de la commission des transports : M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat, DI ; M. David Favre, directeur général, ORT, DI ; M. Thierry Messenger, directeur régional, DI ; M. Olivier Caumel, directeur région Rhône-Arve, DI ; M. Gérard Widmer, directeur de la direction régionale Arve-Lac, OCT, DI ; M. Benoît Pavageau,

directeur des transports collectifs, DI ; M. Jean-Luc Bourget, directeur de régulation du trafic, DI ; M<sup>me</sup> Fabienne Peracino-Rostan, coordinatrice mobilité douce, DI ; M<sup>me</sup> Emmanuelle De Beaufort, responsable du développement ferroviaire, DI.

Qu'ils soient ici remerciés pour leurs participations actives aux débats de la commission des transports.

**Présentation de la P 2093 pour le raccordement du « Léman Express » à l'aéroport et la P 2097 pour un traitement cohérent et transparent de l'infrastructure ferroviaire par MM. Charles Matthey, ingénieur en génie électrique, membre de l'association Genève Route et Rail (GRR), et Jacques Clément, ingénieur en génie civil, membre de l'association GRR**

M. Matthey remercie et se présente. Il précise que M. Clément répondra aux questions relatives à la gare de Cointrin, projet dans lequel il était impliqué dans les années 1980. Il explique que l'objectif de la pétition 2097 est de traiter conjointement les PL 12525 et 12553. Le traitement séparé des deux PL a privé le débat sur l'infrastructure ferroviaire, ce qui est déplorable et ainsi la P 2097 est caduque.

De plus, le Grand Conseil n'a pas évoqué le schéma directeur annexé au PL 12553, ainsi aucun débat n'a pu être mené, ce qui est dommage. Le Léman Express, mis en vigueur en 2019, ne dessert pas l'aéroport de Cointrin. Il est clair que la gare de Genève Aéroport est utilisée par les voyageurs mais aussi par tous les employés et est ainsi saturée. En effet, la gare ne peut pas accueillir plus de 8 trains par heure, car elle est en cul-de-sac, obligeant les trains à manœuvrer.

Le remède serait de rendre cette gare traversante pour augmenter la capacité, elle serait triplée. Lors de sa conception, dans les années 80, la gare a déjà été prévue pour être traversante. Certaines preuves existent comme la Halle 6 de Palexpo qui repose sur des piliers, ce qui permettrait aux convois de circuler en dessous.

M. Matthey continue. Une deuxième preuve serait le tracé des voies actuelles qui permet d'ajouter des voies supplémentaires. Ce nouveau tracé serait rattaché à la ligne en direction de Lausanne et à la bretelle du Vengeron. Le projet figurant dans le PL 12525, refusé par le Grand Conseil le 26 juin 2020, aurait permis un décloisonnement de l'aéroport pour 2031 et aurait coûté 1 milliard.

Le schéma directeur du PL 12553 ne permet aucune desserte avant 2045 de Cointrin par le LEX. De plus, la gare de Cointrin n'aurait aucune liaison

directe depuis les gares de la rive gauche sans passer par Cornavin. Idem pour les gares situées entre Coppet et Cornavin. Finalement l'aménagement du tunnel François-Furet ne permet pas à lui seul de desservir la gare de Cointrin du fait de l'insuffisance de la gare. Le plan directeur avalisé par le Grand Conseil tel que présenté n'est pas complet car il manque la bretelle Cherpines-Bernex.

De plus, la ligne entre Cornavin et l'aéroport, avec un arrêt aux Nations, ne sert pas à grand-chose, car l'arrêt Nations est déjà desservi pas le tram. Ensuite, le trafic des passagers sera trop intense à Cornavin, le dégagement de CO<sub>2</sub> serait de plus de 1,35 million de tonnes et le coût dépasserait les 5 milliards. Une autre problématique est le trafic de marchandises qui n'a pas été pris en considération dans le plan directeur. Ainsi les substances dangereuses continueront de transiter par Cornavin. De plus, les chantiers prévus perturberont le centre-ville pendant au moins 20 ans. La première étape d'extension qui coûte 1,7 milliard, dont 550 millions pour Genève, n'apportera que peu d'amélioration à part l'ajout d'un train entre Cornavin et La Plaine.

A la fin de la deuxième étape d'extension, 3,3 milliards seront investis et sa réalisation ne sera pas effectuée avant 2045. Finalement, il ne faut pas oublier les milliards investis dans les années 80.

Deux éléments très importants sont intervenus au-delà de la plénière. Premièrement, le canton de Vaud a lancé une étude sur l'extension du rail, « horizon 2050 » avec une nouvelle ligne rapide entre Lausanne et Genève (le lien se trouve dans les annexes de la présentation).

Cette ligne serait raccordée à Cornavin et à Cointrin. Cependant la gare de Cointrin demeure un cul-de-sac et Genève refuse un crédit d'étude de 5 millions de francs alors que Vaud débloque 11 millions. Finalement, en juin 2020, une fusion des deux étapes d'extension avec un tunnel à double voie a été décidée, ce qui va retarder les travaux. Il serait judicieux de mettre à profit les deux ans pour réfléchir correctement à l'avenir.

Un commissaire (MCG) ne comprend pas l'intitulé de la pétition et l'élargissement du champ d'exploration à la boucle. Cependant il a deux questions. Premièrement, il demande si des liaisons directes avec le Léman Express, à brève échéance, sont possibles avec Annemasse et donc la rive gauche. Deuxièmement, il aimerait connaître l'avantage de l'option des pétitionnaires par rapport au projet initial.

M. Matthey imagine que le trafic sera réaménagé, mais ce seul aménagement ne permettra pas la desserte de la gare de Cointrin, car avec la

sous-capacité de cette gare ce changement se fera au détriment de l'offre actuelle de transport.

Un commissaire (MCG) rebondit sur le tunnel François-Furet, car il aimerait clarifier certains points qu'il a entendus lors de débats. Il lui semble avoir compris que la boucle modifierait ce tunnel et que cela ne serait pas suffisant.

M. Clément répond que le tunnel François-Furet va remplir ses obligations pour desservir Cointrin lorsque la boucle sera exécutée, car le nombre de trains par heure augmentera à 24. En effet, la gare en cul-de-sac est une situation provisoire, en 2010 il y a eu un changement de paradigme et le projet de gare traversante a été écarté. Le tunnel François-Furet remplira ses conditions lorsque la boucle sera bouclée car la gare pourra alors accepter tous les trains.

Un commissaire (MCG) revient sur le LEX et l'arrêt de Châtel. Il aimerait savoir les différences entre les deux options.

M. Clément répond que pour la future halte de Châtel, dans le cas de la boucle de l'aéroport, seuls des travaux sur des surfaces du domaine public ou sur des terrains des CFF se feront. Il n'y aura donc pas d'énormes travaux qui concerneraient 3 à 4 quartiers de Genève sur 35 ans, mais simplement quelques surfaces sur 10 ans. Les dépenses pour cette halte ne sont pas budgétées dans le milliard, mais ces dépenses ne sont pas inconsidérées.

Un commissaire (MCG) revient sur l'importance de l'impact du CO<sub>2</sub> sur le chantier tel que prévu, il aimerait donc connaître la différence entre les deux projets.

M. Clément répond que l'option des pétitionnaires est cinq fois moins dommageable que celle prévue.

Un commissaire (S) revient sur la politique pas assez ambitieuse de Genève, notamment sur le schéma annexé. Il aimerait savoir quelle est l'importance de ce document. Concernant la boucle Genthod-Bellevue, il aimerait savoir s'il y a des facteurs qui bloquent l'avancée du projet ou si cela est normal.

M. Clément explique que la variante proposée ici est reprise du plan directeur qui a permis de construire la gare de Cointrin, il y a donc une continuité. Cette boucle coûterait 5 fois moins cher et aucune intervention ne s'opérerait à Cornavin. En réalisant la boucle, Cornavin serait libéré de la moitié du trafic. Ensuite, les travaux dureront 10 ans. Ainsi toutes les conditions seraient remplies, y compris l'arrêt de Châtel et de la desserte du CEVA. Durant les deux ans de suspension, il demande d'étudier la boucle qui

représente trois fois moins de temps, cinq fois moins d'argent et cinq fois moins de pollution.

Un commissaire (S) pense que la boucle a déjà été étudiée et demande quel aspect n'a pas été étudié.

M. Clément répond qu'il faut étudier la variante de la boucle car elle représente tous les avantages.

M. Matthey revient sur le schéma annexé, il s'agit du schéma directeur joint à la loi LRTP (H 1 50) et ce schéma directeur n'a pas été évoqué dans les débats en plénière, ce qui est choquant car ce schéma implique l'avenir pour des dizaines d'années.

Un commissaire (PLR) aimerait poser deux questions. Premièrement, il se demande quelles sont les possibilités des gens arrivant en avion pour aller dans les stations de ski. Comment ce trafic s'articulerait, c'est-à-dire, comment la boucle lierait la rive droite ? Deuxièmement, les représentants des CFF, lors d'une audition, avaient expliqué que le raccord poserait un problème d'horaire avec de gros problèmes de connexion et la perte de temps pour effectuer la boucle.

M. Matthey réplique qu'avec la boucle la capacité de la gare de l'aéroport serait triplée desservie par le Léman Express. Dans ce cas-là, les voyageurs pourraient totalement faire le trajet sans devoir passer par Cornavin. Concernant la deuxième question, il y a eu plusieurs confrontations d'avis, mais sans une étude neutre de la boucle tout peut être dit. Il relève que la boucle zurichoise n'a pas impacté la mise en service de l'horaire cadencé. A son avis, c'est un argument fallacieux.

Un commissaire (PLR) explique que les arguments des CFF devaient être basés sur un examen sérieux.

M. Clément réplique qu'il n'y aurait pas d'incompatibilité dans la version de la boucle avec l'horaire cadencé.

UN commissaire (MCG) fait référence au document « Horizon 2050 » du canton de Vaud. Il suppose que si l'Etat a émis un document qui envisage une liaison avec Cornavin et Cointrin, la question de la cadence a été résolue. Il souhaiterait ainsi auditionner les auteurs du document qui connaisse certainement ce secteur.

M. Matthey ajoute que de toute manière l'horaire cadencé devra être réétudié entièrement. Il espère que l'audition aura apporté des éléments supplémentaires avec une vision plus ouverte.

La présidente remercie les auditionnés, qui quittent la salle.

### *Discussion interne*

La présidente demande s'il y a des propositions d'auditions.

Un commissaire (PDC) aimerait savoir pourquoi la commission des transports étudie ces pétitions et non pas la commission des travaux.

La présidente suppose que c'est le Grand Conseil qui avait renvoyé le sujet à cette commission ou peut-être sur renvoi d'une autre commission.

Un commissaire (MCG) affirme que c'est un renvoi direct depuis le Bureau.

Un commissaire (PDC) rappelle qu'il y avait eu une commission commune avec la commission des travaux.

La présidente répond que parfois la commission des travaux doit être saisie à cause d'un élément de budget. Dans ce cas-ci, ce sont simplement des pétitions. Toutefois, elle peut ouvrir le débat.

M. Dal Busco signale qu'une des deux pétitions, la 2097, est caduque car l'objet a déjà été traité. Il reste donc la seconde pétition sur la boucle et toutes les questions ont été traitées.

Un commissaire (MCG) soutient qu'il y a ce document émis par le canton de Vaud qui veut réorganiser la liaison ferroviaire entre Lausanne et Genève et il aimerait avoir une audition.

Une commissaire (S) rejoint les propos de M. Dal Busco sur la pétition caduque. Concernant la seconde, il s'agit effectivement de revenir par la fenêtre car ce projet a déjà été traité et tranché par le Grand Conseil. Elle prend volontiers connaissance du document vaudois et ensuite elle envisagera une éventuelle audition.

## **P 2093 pour le raccordement du « Léman Express » à l'aéroport**

## **P 2097 pour un traitement cohérent et transparent de l'infrastructure ferroviaire**

### *Etude des documents transmis par le secrétariat*

La présidente rappelle qu'on avait auditionné les pétitionnaires qui avaient évoqué des documents auxquels les commissaires ont pu avoir accès. Pour la commission, il était important de lire ces documents avant de prendre position sur ces pétitions qui semblaient caduques pour plusieurs commissaires. Elle demande comment la commission souhaite s'organiser suite à ces lectures. Un point de situation du département est prévu sur ces pétitions le 23 mars.

Un commissaire (PLR) croit comprendre que ces pétitions sont la 10<sup>e</sup> version du remake de la boucle dite Weibel.

Il croit qu'on a déjà tranché à plusieurs reprises. Il est prêt à voter sur ces pétitions.

Un commissaire (UDC) a une pensée pour M. Wavre qui avait porté le PL pour le groupe Weibel qui revient par la fenêtre avec deux pétitions. Cela a été traité durant plusieurs mois. Il apparaît qu'on pourrait voter sur ces deux textes ce soir.

Un commissaire (PDC) indique qu'on reçoit chaque semaine de M. Weibel un e-mail qui explique ce que l'on connaît déjà. Il rappelle que cela a été traité de nombreuses fois et discuté à la commission des transports et à celle des travaux. Le résultat a été net et clair et il partage l'avis de ses préopinants. Il est aussi prêt à voter ce soir.

Un commissaire (S) partage les propos de ses préopinants sur la boucle, qui a déjà été étudiée dans plusieurs commissions. Par rapport à la première pétition, il estime qu'il y a un point intéressant qui est celui de la rupture de charge puisque, si on prend le Léman Express, il faut changer à la gare Cornavin pour aller sur l'aéroport et il y avait déjà eu une pétition de l'ATE et peut-être un autre objet parlementaire qui parlait du réaménagement du tunnel François-Furet pour permettre une liaison directe, mais au-delà du réaménagement du tunnel il y a des problèmes de cisaillement à la sortie du tunnel. Il croit qu'on a tous les éléments pour voter ce soir.

Un commissaire (Ve) revient sur le seul point de la P 2093 qui lui semble intéressant et qui a été mentionné par un député (S). On peut comprendre ce raccordement sous l'angle de la boucle mais aussi avec l'idée de permettre une connexion directe entre Annemasse et l'aéroport sans passer par la gare. Il précise qu'il a raté les présentations de M. Pavageau, mais il est en faveur du vote de ces textes ce soir.

Un commissaire (MCG) va voter en faveur de ces pétitions. Il remercie et salue deux commissaires (S et Ve) d'avoir admis que l'intérêt de la pétition 2093 concerne la liaison directe entre Evian ou Chamonix jusqu'à l'Aéroport. Pour lui, ce débat doit être tranché par le peuple et il n'est pas exclu qu'une initiative législative arrive sur ce sujet.

## Vote

La présidente met aux voix le renvoi de la P 2093 au Conseil d'Etat :

Oui : 1 (1 MCG)

Non : 13 (2 PDC, 3 S, 1 UDC, 1 EAG, 4 PLR, 2 Ve)

Abstentions : –

***Le renvoi de la P 2093 au Conseil d'Etat est refusé.***

**Une majorité de la commission demande le dépôt de la P 2093 sur le bureau du Grand Conseil.**

Un commissaire (EAG) déclare que la plénière décidera du dépôt de la pétition 2093 sur le bureau du Grand Conseil.

M. Pavageau explique que la pétition 2097 est caduque car elle propose de regrouper deux lois sur lesquelles les députés se sont déjà prononcés, à savoir la mise à jour de la loi H 1 50 et la proposition de feu M. Wavre qui a été votée par le Grand Conseil. Cette pétition consisterait à fusionner deux objets déjà traités.

Un commissaire Ve demande s'il ne faudrait pas voter le classement de la pétition 2097.

Un commissaire (PLR) explique qu'en règle générale, il y a trois issues : soit le renvoi au Conseil d'Etat, soit le dépôt sur le bureau soit le classement. Le dépôt sur le bureau est un classement « poli ». Le classement est l'ultime recours, dans le cas où une pétition a des termes injurieux ou ne porte pas sur une question légitime. En règle générale, quand on vote les pétitions à la commission des pétitions, on vote sur le renvoi au Conseil d'Etat, puis on vote sur le dépôt et enfin on vote sur le classement.

Un commissaire (UDC) confirme que cette pétition 2097 est caduque, donc soit la commission vote le dépôt, soit elle vote le classement. A titre personnel, il est en faveur du dépôt et non pour le classement vertical.

La présidente met aux voix le renvoi de la P 2097 au Conseil d'Etat :

Oui : –  
Non : 14 (4 PLR, 2 PDC, 1 MCG, 1 EAG, 2 Ve, 3 S, 1 UDC)  
Abstentions : –

***Le renvoi de la P 2097 au Conseil d'Etat est refusé.***

La présidente met aux voix le dépôt sur le bureau du Grand Conseil de la P 2097 :

Oui : Unanimité  
Non : –  
Abstentions : –

***Le dépôt de la P 2097 sur le bureau du Grand Conseil est accepté.***

*Catégorie de débat préavisée : II (30 minutes)*

La commission accepte à l'unanimité de faire un rapport conjoint sur les pétitions 2093 et 2097.

Un commissaire (PLR) explique que le fait que les votes ne soient pas concordants pour les deux objets ne pose pas de problème pour qu'ils soient traités dans le même rapport. Il est simplement important que les votes apparaissent dans le rapport.

Un commissaire (MCG) demande si, dans son rapport de minorité, il peut faire l'impasse sur une des deux pétitions et ne faire son rapport que sur la P 2093.

Un commissaire (PLR) répond par l'affirmative.

## **Pétition (2093-A)**

### **pour le raccordement du « Léman Express » à l'aéroport**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

L'association « Genève Route et Rail » lance une pétition pour que tout soit mis en œuvre afin d'assurer au plus tôt le raccordement du réseau ferroviaire « Léman Express » à la gare de « Genève-Aéroport », la seconde en importance du canton, sans transbordement ni rebroussement à Cornavin.

Cette pétition se fonde sur les arguments suivants :

- Le 15 décembre dernier, le Léman Express a été mis en service. Son réseau mesure 230 km, il couvre deux pays et dessert près de 45 gares, à l'exception d'une seule, celle de « Genève-Aéroport » pourtant la seconde en importance du canton.
- Le Léman Express ne peut actuellement desservir « Genève-Aéroport » sans rupture de charge, désagrément majeur dans les transports publics, en particulier pour les passagers avec bagages qui constituent la majorité de la clientèle de l'aéroport. Le potentiel de la gare ne se limite cependant pas au seul trafic aéroportuaire. Des milliers d'emplois occupent le secteur.
- « Genève-Aéroport » ne peut accueillir actuellement plus de 8 trains par heure. La gare de Cornavin est de son côté surchargée artificiellement du fait que le cul-de-sac de l'aéroport l'oblige à digérer un second passage de tous les trains.
- Lors de sa conception dans les années 1980, les administrations fédérale et cantonale ainsi que les CFF avaient prévu de rendre cette gare traversante, ce qui en aurait triplé la capacité.
- A l'appui de cette affirmation, la Halle 6 de Palexpo a été conçue de manière à rendre possible le raccordement de la gare à la ligne ferroviaire Genève-Lausanne.

- La fiche « **PSIA** »<sup>1</sup> de l'aéroport ne prévoit la desserte ferroviaire de la plateforme aéroportuaire par le Léman Express qu'à long terme, soit bien au-delà de 2030.
- Le Conseil d'Etat du canton de Genève a transmis au Grand Conseil le « **Plan directeur du réseau sur rail** »<sup>2</sup> annexé à la « **LRTP** »<sup>3</sup> avec les nouvelles lignes ferroviaires envisagées à l'horizon 2040/50, ce plan directeur ne prévoit pas la desserte ferroviaire de l'aéroport par le Léman Express d'ici à cette échéance. Ce délai est beaucoup trop long. Il est inacceptable.
- L'adaptation du tunnel François-Furet, des aménagements en ses deux extrémités et la suppression du cul-de-sac de la gare de l'aéroport permettent de la desservir par le Léman Express bien avant 2040/50, pour un coût 5 fois moins élevé.
- L'aménagement d'une bretelle à Blandonnet permet la desserte directe de l'aéroport depuis la ligne de Bellegarde.
- Dès lors, aucune objection technique ou financière ne saurait s'opposer au désenclavement ferroviaire de l'aéroport ni de l'attente des usagers.
- Une pétition en ligne rédigée dans les mêmes termes, adressée le 9 avril dernier au Conseil d'Etat, a recueilli 836 signatures à ce jour.

*N.B. 2 signatures*

M. Pierre-André Bobillier  
« Genève Route et Rail »  
Chemin de la Naz 46  
1233 Bernex

---

<sup>1</sup> « PSIA » : Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique – Aéroport de Genève – OFAC : 14.11.2018

<sup>2</sup> Dossier de mise à l'enquête publique – Délai : du 8 janvier au 6 février 2019

<sup>3</sup> Loi sur le réseau de transports publics (LRTP, rsGE H 1 50)

## Pétition (2097-A)

### pour un traitement cohérent et transparent de l'infrastructure ferroviaire

Mesdames et  
Messieurs les députés,

L'association « Genève Route et Rail » lance une pétition pour que tout soit mis en œuvre afin que les deux très importants projets de lois suivants fassent l'objet d'un traitement conjoint :

- « PL 12525 » : Crédit d'étude pour la prolongation des voies CFF de l'Aéroport de Genève en direction de Lausanne (dite « la boucle »)

et

- « PL 12553 » : Modification de la loi sur le réseau des transports publics (LRTP) (H 1 50).

En effet :

- Ces deux projets de lois représentent deux solutions diamétralement opposées pour le futur du réseau ferroviaire à Genève, qui impacteront très profondément la mobilité et les finances publiques du canton des dizaines d'années durant.
- Le projet de loi « PL 12553 » visant à modifier la loi sur le réseau des transports publics (LRTP) (H 1 50) intègre le « Schéma directeur du réseau sur rail » mis à l'enquête publique en janvier 2019, propose, en plus des deux extensions souterraines de Cornavin, une nouvelle ligne entre Cornavin et l'aéroport, passant par les Nations, avec deux nouvelles gares souterraines, à l'horizon 2045, et pour un montant d'environ 5 milliards !
- Cette mise à l'enquête publique a fait l'objet de 23 prises de position, lesquelles ne sont pas portées à la connaissance du Grand Conseil (cf. page 25 du projet de loi), alors que l'intérêt public commande qu'elles le soient, de même que la méthodologie appliquée pour les traiter, conformément à la « loi sur l'information du public... » relative à la transparence de l'administration (LIPAD).

*N.B. 132 signatures*  
M. Pierre-André Bobillier  
Genève Route et Rail  
Chemin de la Naz 46  
1233 Bernex

## Audition de l'association « Genève Route et Rail » par la Commission des Transports : 23 février 2021



1

## Plan de présentation

Audition de l'association « Genève Route et Rail » par la  
Commission des Transports du Grand Conseil

Audition par vidéoconférence.

Date : mardi 23 février de 18h00 à 19h00

Personnes auditées : MM.

- Jacques Clément, ingénieur en génie civil
- Charles Matthey, ingénieur en génie électrique

Tous deux membres du comité de l'association «GeReR»

- **Remarque : Compte tenu du temps imparti, les commissaires sont censés avoir étudié le dossier avant l'audition proprement dite. Pour des raisons d'efficience, celle-ci est consacrée avant tout à l'échange de questions et réponses.**

2

# Objets de l'audition

## Les pétitions :

**P 2093** > Pour le raccordement du « Léman Express » à l'aéroport <http://ge.ch/grandconseil/data/texte/P02093.pdf>

**P 2097** > Pour un traitement cohérent et transparent de l'infrastructure ferroviaire <http://ge.ch/grandconseil/data/texte/P02097.pdf>

3

## Objectif de la pétition P 2097

**Intitulé : « Pour un traitement cohérent et transparent de l'infrastructure ferroviaire ».**

Date du dépôt : 18 mai 2020

Demande de traitement conjoint de 2 projets de lois :

- « **PL 12525** » : Crédit d'étude pour la prolongation des voies CFF de l'Aéroport de Genève en direction de Lausanne (dite « la boucle »).
- et
- « **PL 12553** » : Modification de la loi sur le réseau des transports publics (LRTP) (H 1 50.) => « Schéma directeur du réseau sur rail ».

**Ces 2 PL ont été traités séparément en plénière le 26 juin 2020, ce qui a privé le GC d'un véritable débat sur l'infrastructure ferroviaire. Nous le déplorons !**

**La pétition « P 2097 » est donc caduque !**

4

# Objectif de la pétition P 2093

**Intitulé : « Pour le raccordement du Léman Express à l'aéroport »**

Date du dépôt : 28 avril 2020

- Rappel :
- 15 décembre 2019, mise en service du Léman Express.
- Longueur du réseau : 230 km.
- Couvre 2 pays et dessert près de 45 gares, à l'exception d'une seule, celle de « **Genève-Aéroport** » **pourtant la seconde en importance du canton.**
- **Problématique : Le Léman Express ne peut desservir « Genève-Aéroport » sans rupture de charge, désagrément majeur dans les transports publics, en particulier pour les passagers avec bagages qui constituent la majorité de la clientèle de l'aéroport.**

5

## Non desserte, cause et remède

- La gare « **Genève-Aéroport** » est actuellement saturée, elle ne peut accueillir plus de 8 trains / heure.
- Cause de cette insuffisance de capacité :
- Configuration en cul-de-sac qui oblige les trains à y effectuer des manœuvres pour en repartir en direction de Cornavin.
- Remède :
- Rendre la gare traversante permet d'en tripler la capacité sans l'agrandir => 24 trains / heure.
- Configuration prévue lors de la conception de cette gare, dans les années 1980 => Halle 6 de Palexpo conçue pour permettre cette évolution.
- La correction du tracé des voies CFF à Bellevue dans les années 1980 était destinée à dégager la place pour y aménager les trémies des sorties des raccordements sur les emprises CFF existantes. Bien-fonds appartenant aux CFF.

6

## Palexpo Halle 6



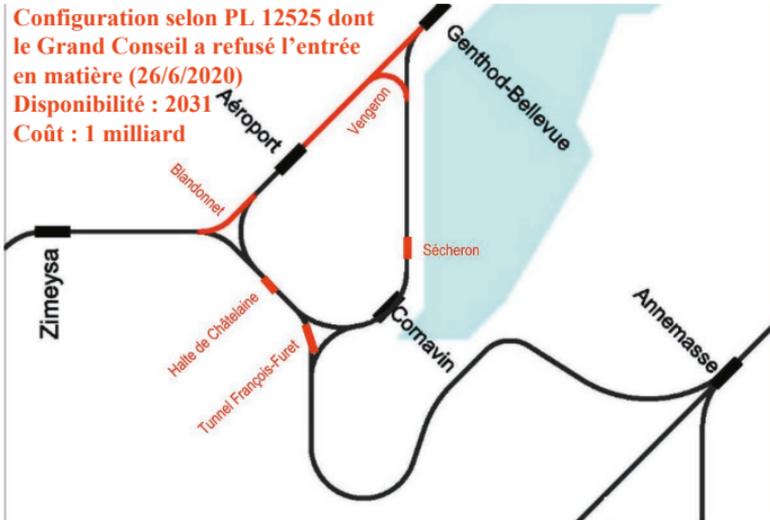
7

## Genève-Aéroport gare traversante

- Rendue traversante, « **Genève-Aéroport** » serait raccordée :
- À la ligne en direction de Lausanne à la hauteur de Genthod-Bellevue.
- A la ligne venant de Lausanne par une boucle longeant la bretelle autoroutière du Vengeron.

8

## Décloisonnement de l'aéroport



## Léman Express et « Schéma directeur du réseau sur rail » => PL 12553

- **Aucune desserte de « Genève-Aéroport » avant 2045 au mieux !**
- **Aucune desserte directe depuis toutes les gares de la Rive Gauche sans passer par Cornavin !**
- **Aucune desserte du tout depuis toutes les gares situées entre Coppet et Cornavin !**
- **L'aménagement du Tunnel François-Furet ne permet pas à lui seul de desservir « Genève-Aéroport » du fait de la capacité insuffisante de cette gare en impasse.**

## Plan directeur du Réseau sur Rail

Configuration avalisée par le  
Grand Conseil (26/6/2020)

Disponibilité : après 2045



### Conséquences

- **Urbanistiques s/ Cornavin**
- **Financières : > 5 milliards**
- **Écologiques : 1,35 millions de tonnes de CO2**

11

## Autres problématiques liées au « Schéma directeur du réseau sur rail »

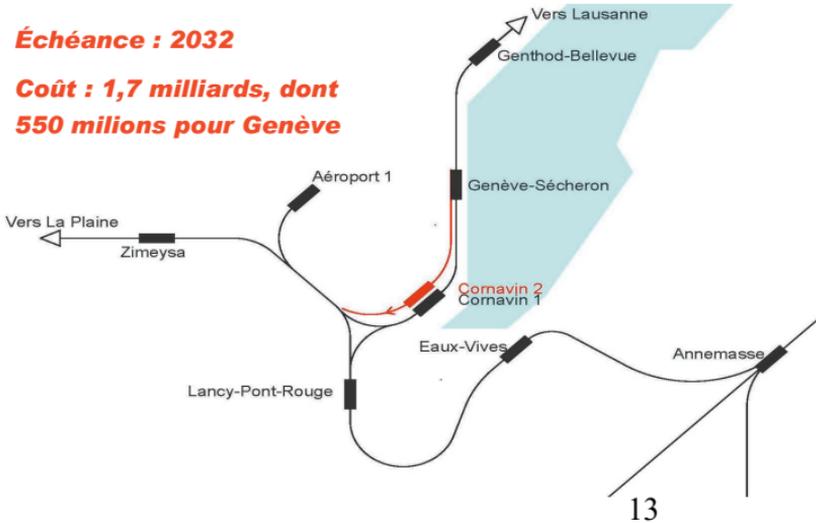
- **Aspects environnementaux :**
- **Le trafic marchandises n'a pas été pris en considération dans le « Schéma directeur du réseau sur rail » => Conséquences : les matières dangereuses (chlore notamment) continueront de transiter par Cornavin, dans une zone à forte densité de population.**
- **Les chantiers perturberont fortement le centre ville durant une bonne vingtaine d'année.**
- **Ces chantiers dégageront 1,35 millions de tonnes de CO2.**

12

## 1<sup>ère</sup> étape d'extension de la « solution officielle »

**Échéance : 2032**

**Coût : 1,7 milliards, dont  
550 millions pour Genève**



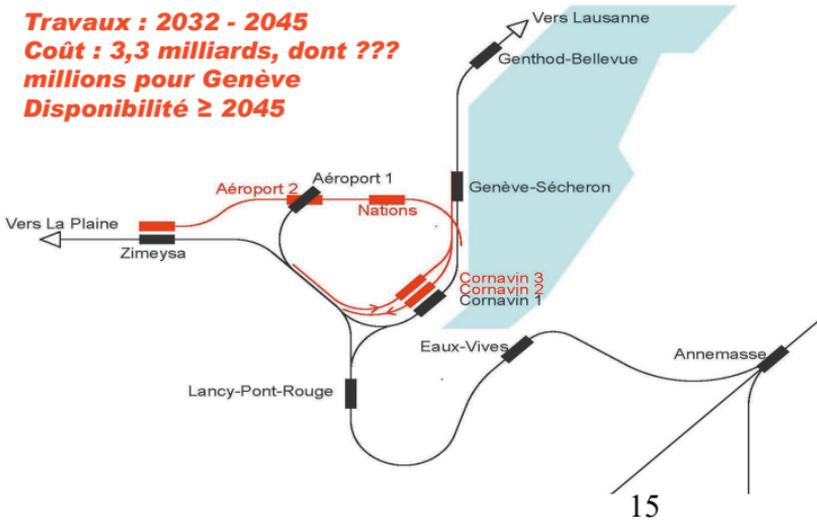
## 1<sup>ère</sup> étape d'extension de la « solution officielle »

<b>Points de vue</b>	<b>Avantages</b>	<b>Inconvénients</b>
	<b>+</b>	<b>-</b>
<b>Urbanistique</b>		<b>Des travaux qui perturberont très fortement le centre-ville pendant au moins 10 ans.</b>
<b>Financier</b>		<b>Dépenses : 1,7 milliards dont 550 millions pour Genève.</b>
<b>Ecologique</b>		<b>Emission de 500'000 tonnes de CO2</b>

**Conclusion : Aucune desserte de Genève-Aéroport par le Léman Express**

## 2ème étape d'extension de la « solution officielle »

**Travaux : 2032 - 2045**  
**Coût : 3,3 milliards, dont ???**  
**millions pour Genève**  
**Disponibilité ≥ 2045**



## 2ème étape d'extension de la « solution officielle »

<b>Points de vue</b>	<b>Avantages</b> +	<b>Inconvénients</b> -
<b>Urbanistique</b>		<b>Très fortes perturbations au centre-ville pendant 10 ans soit plus de 20 au total.</b>
<b>Financier</b>		<b>Dépenses : 5 milliards</b> <b>Les investissements consentis dans les années 80 (halle 6 - correction voies CFF Bellevue) sont perdus !</b>
<b>•Ecologique</b>		<b>Les chantiers des étapes 1 et 2 dégageront 1,35 millions de tonnes de CO2, un désastre !</b>

**CONCLUSIONS : Un gâchis urbanistique simplement par la concentration des trains à Cornavin qui doit redistribuer tous ces flux de passagers dans les autres gares et la liaison directe du Léman Express sur Genève-Aéroport n'est toujours pas réalisée.**

**> Gâchis financier : 5 milliards au lieu de 1 milliard !**

## Nouveaux éléments !

- Juin 2020, Le canton de Vaud lance une étude en faveur du développement ambitieux du rail : « [Vision 2050](#) » qui inclut une nouvelle ligne rapide entre Lausanne et Genève, inspirée du « [Livre blanc](#) » de la CITRAP-Vaud et cautionnée par la CITRAP-Genève. (voir documents annexes)
- Décembre 2020, le Conseil d'État décide de lancer une nouvelle étude pour fusionner les 2 étapes d'extension avec un tunnel à double voie dans l'alignement de la nouvelle gare en direction de St-Jean. (cf. TdG 4 janvier 2021)

17

## Documents annexes

**Documents annexés au dossier remis à la Commission des Transports pour l'audition du 23 février 2021 :**

**Synthèses des annexes :**

- **Documents annexes 23022021.pdf**
- **Mémoire technique RW 18012021.pdf**
- **OFAC - Mise à l'enquête Fiche PSIA aéroport LO 04012018.pdf**
- **OCT - Mise à l'enquête publique LRTP 06022019.pdf**
- **Compilation mémorial GC PL 12525 26062020.pdf**
- **Compilation mémorial GC PL 12553 26062020.pdf**
- **Réflexions relatives à l'infrastructure ferroviaire de Genève 07082020.pdf**

18

# Questions / Réponses

**L'association « Genève Route et Rail »  
remercie la Commission des  
Transports de son attention !**

**Site :** <https://www.gerer.ch/>

**Courriel :** [info@gerer.ch](mailto:info@gerer.ch)

© «Genève Route et Rail» ChM, 17 février 2021

# *La boucle ferroviaire de l'aéroport*

## *Mémoire technique*

### **Plan du mémoire**

#### 0. Préambule

- 0.1 La solution « officielle » des administrations en charge des transports
- 0.2 La solution de la boucle de l'aéroport

#### 1. Méthode

- 1.1 D'abord concevoir loin, ensuite seulement fractionner dans le temps
- 1.2 Deux solutions ? une seule méthode de rigueur : établir la balance des avantages et des inconvénients de chacune d'elles

#### 2. La boucle

- 2.1 Le fonctionnement
- 2.2 Les ouvrages, leurs coûts, les délais d'exécution
- 2.3 L'exemple d'exploitation
- 2.4 L'insertion dans le système cadencé

#### 3. La confrontation des deux concepts

#### 4. La 1<sup>ère</sup> étape d'extension de Cornavin coûte 1,7 milliards, dont un demi-milliard aux Genevois, et ne sert à rien

- 4.1 La 1<sup>ère</sup> étape, trop chère, parce que réduite à peu de chagrin, ne servirait à rien
- 4.2 Elle coûterait aux Genevois un demi-milliard
- 4.3 « Genève perdrait le milliard consenti par la Confédération » ? 1<sup>ère</sup> erreur !
- 4.4 « Genève perdrait le milliard consenti par la Confédération » ? 2<sup>ème</sup> erreur !
- 4.5 Conclusion de ce chapitre consacré à la 1<sup>ère</sup> étape d'extension de Cornavin

#### 5. Conclusion générale

- 5.1 A long terme
- 5.2 La situation intermédiaire que promet la 1<sup>ère</sup> étape d'extension souterraine de Cornavin
- 5.3 Hypothèse : l'extension de Cornavin se réaliserait en une seule étape



## ***1. Méthode***

### ***1.1 D'abord concevoir loin, ensuite seulement fractionner dans le temps***

L'insuffisante capacité d'un nœud ferroviaire de l'importance de Genève exige une planification rigoureuse. Il faut, dans une telle situation, voir loin, établir un plan directeur, quitte à procéder ensuite par étapes.

Dans le domaine des chemins de fer, où toute réalisation d'importance nécessite des délais de préparation et d'exécution de plusieurs décennies, voir loin, c'est voir au moins 30 ans plus tard. En 2010, il fallait voir au moins jusqu'en 2040, si possible plus loin.

Rationnellement, il faut commencer par comparer les deux solutions à long terme, l'objectif final, et ensuite seulement examiner les possibilités de phasage de leur réalisation.

### ***1.2 Deux solutions ? une seule méthode, de rigueur : établir la balance des avantages et des inconvénients de chacune d'elles***

La seule démarche raisonnable consiste à dégager les avantages et inconvénients de chacune d'entre elles, en établir la balance.

Trouver à l'une un inconvénient ne suffit en aucun cas à la rejeter. Face à un enjeu de plusieurs milliards, l'étude comparative des deux solutions doit être menée à bien. L'intérêt général l'exige.

## 2. La boucle

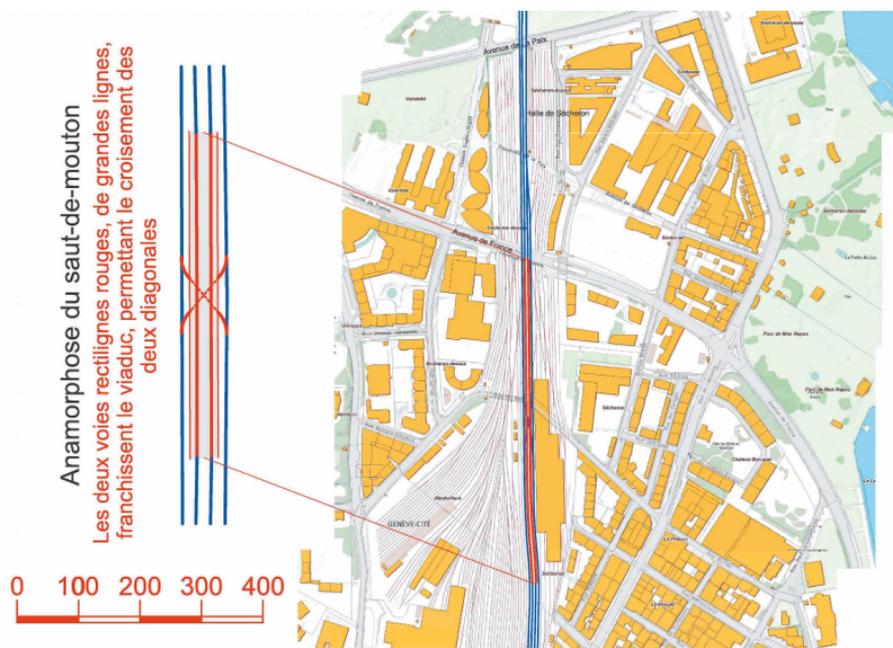
### 2.1 Le fonctionnement de la boucle est, je pense, désormais bien connu :

1. tout train qui la parcourt n'occupe le trajet Bellevue – Cornavin – Aéroport qu'une fois, soit dans un sens soit dans l'autre, alors que, sans la boucle, il emprunterait ce tronçon deux fois, une 1<sup>ère</sup> fois pour se rendre à l'aéroport, la seconde fois pour en revenir.
2. la gare de l'aéroport rendue traversante peut accueillir comme celle de Zurich-Flughafen 24 trains par heure, le triple de ce qu'elle peut recevoir dans sa situation actuelle,

La boucle permet donc d'augmenter la capacité de la gare de l'aéroport tout en réduisant la charge à Cornavin. **Actuellement 8 trains par heure à l'aéroport chargent Cornavin 16 fois par heure. Grâce à la boucle, 12 trains par heure à l'aéroport (4 de plus) chargeront Cornavin 12 fois seulement (4 de moins).**

### 2.2 Les ouvrages de la boucle, leurs coûts, les délais d'exécution

#### 2.2.1 Saut-de-mouton Sécheron-Cornavin



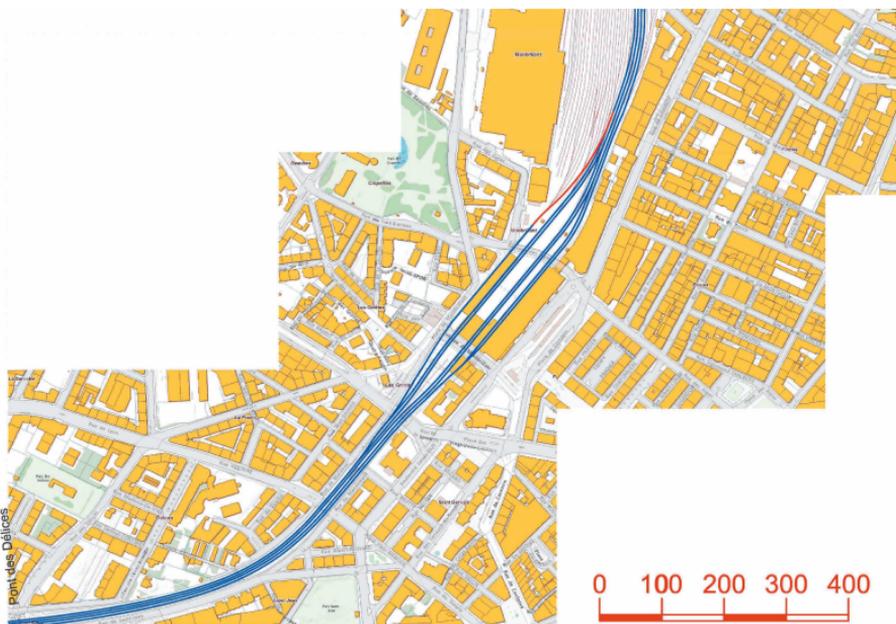
Ce saut-de-mouton aérien est à voie double. Ce sont les trains de grandes lignes qui l'empruntent, passant par-dessus un croisement de voies régionales.

Court, de 520 mètres de longueur, parallèle aux voies au sol, il ne nécessite pas de portique transversal. Coût : 74 millions.

Il est entièrement implanté sur domaine CFF.

Cette carte et la suivante font très bien voir que le faisceau des voies de garage et de services n'est pratiquement pas touché.

### 2.2.2 Prolongement de l'actuelle voie 8 de Cornavin

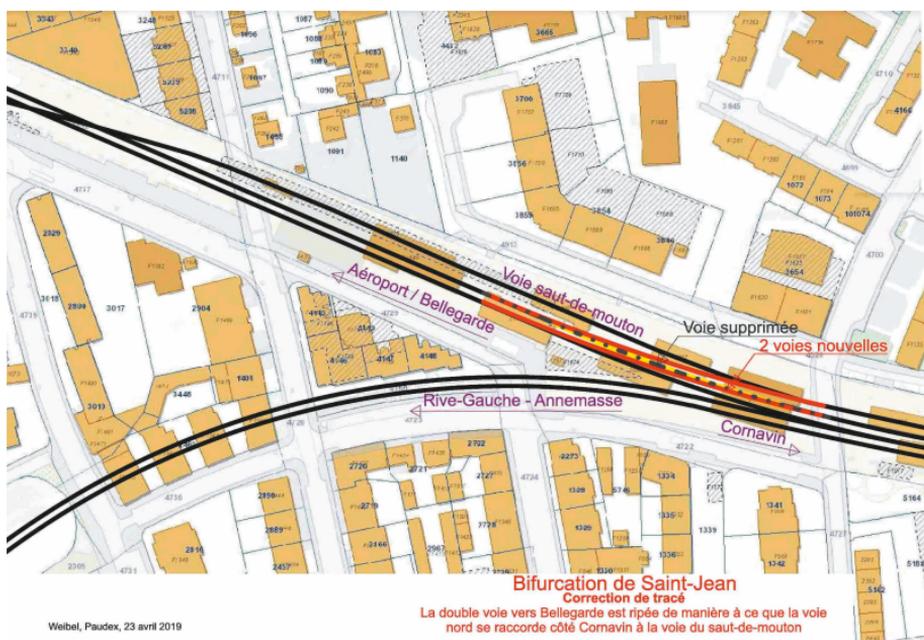


Ce plan indique la principale modification du faisceau de voies nécessaire à Cornavin : le prolongement de l'actuelle voie 8 permettant de rejoindre les voies en direction de Lausanne.

Coût : 15 millions.

Cette carte et la précédente font très bien voir que le faisceau des voies de garage et de services n'est pratiquement pas touché.

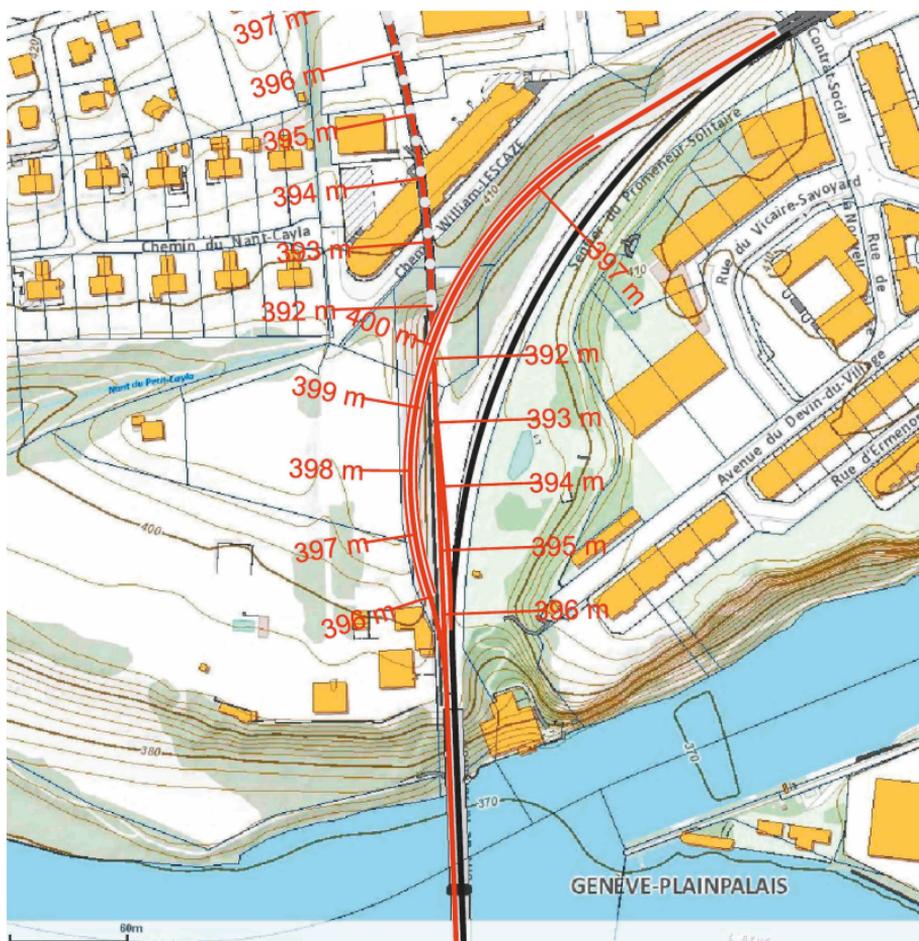
### 2.2.3 Bifurcation de Saint-Jean – Modification de tracés, modification de l'aiguillage.



L'ouvrage a pour effet de rendre complètement indépendantes l'une de l'autre, depuis Cornavin, la double voie vers Bellegarde/Aéroport et celle vers la Jonction/Lancy/Annemasse. La bifurcation de ces deux lignes est reportée à Cornavin, ou même, en fait, à l'entrée est de Cornavin.

Coût : 9 millions.

### 2.2.4 Saut-de-mouton Jonction – Saint-Jean - Furet



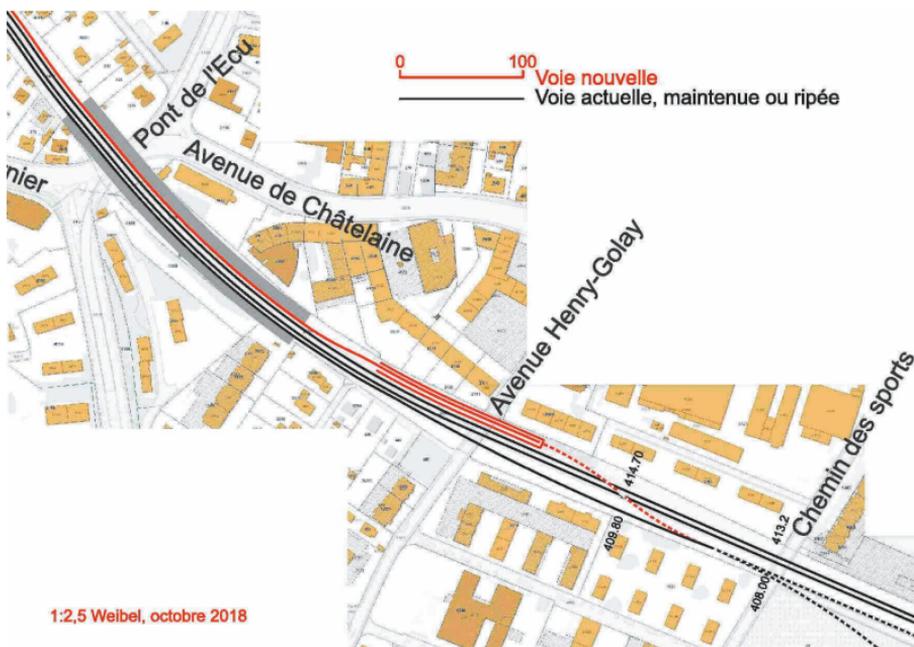
Saut-de-mouton Sain-Jean – Jonction.

Entièrement sur domaine privé des CFF. Coût : 83 Millions.

La voie du tunnel Furet est abaissée de 4 mètres, la voie du tunnel de Saint-Jean est surélevée de 4 mètres, la différence d'altitude au croisement des deux voies est d'environ 8 mètres.

L'ouvrage est implanté entièrement sur domaine CFF, manifestement découpé pour réserver la faisabilité du saut-de-mouton.

### 2.2.5 Saut-de-mouton sous les deux voies de la ligne de La Plaine à la sortie tunnel Furet.



A droite, la bifurcation tunnel de Furet / saut-de-mouton souterrain de 1985. La bifurcation est située profondément 5 mètres en-dessous des voies de la ligne de La Plaine, ce qui permet de réaliser relativement simplement le saut-de-mouton souterrain passant du côté sud des voies au côté nord. La double voie de la ligne de La Plaine peut être surélevée, il suffit de la poser sur un pont provisoire pour creuser le saut-de-mouton souterrain.

L'ouvrage s'implante entièrement sur domaine CFF.

Coût : 48 millions. (Gare non comprise).

4<sup>ème</sup> voie Avenue Henry-Golay – Bifurcation de Châtelaine : 31 millions.

## 2.2.6 Le triangle de Blandonnet



Le raccordement de Blandonnet, entre la ligne de l'aéroport et celle de La Plaine, s'enfoncé suffisamment profondément pour passer sous le carrefour Route de Meyrin – Route de Péré-Bois, et aussi sous l'angle du bâtiment du centre commercial de Blandonnet.

Du côté Aéroport, la voie s'enfoncé entre les deux voies de la ligne de l'aéroport, écartées l'une de l'autre pour ouvrir le passage à la trémie. La voie côté route de Péré-Bois fait un léger saut-de-mouton.

Du côté Meyrin, la voie s'enfoncé entre les deux voies de la ligne de La Plaine, celle côté Jura ayant été ripée pour ouvrir le passage à la trémie.

Les ouvrages en surface sont entièrement implantés sur domaine des CFF.

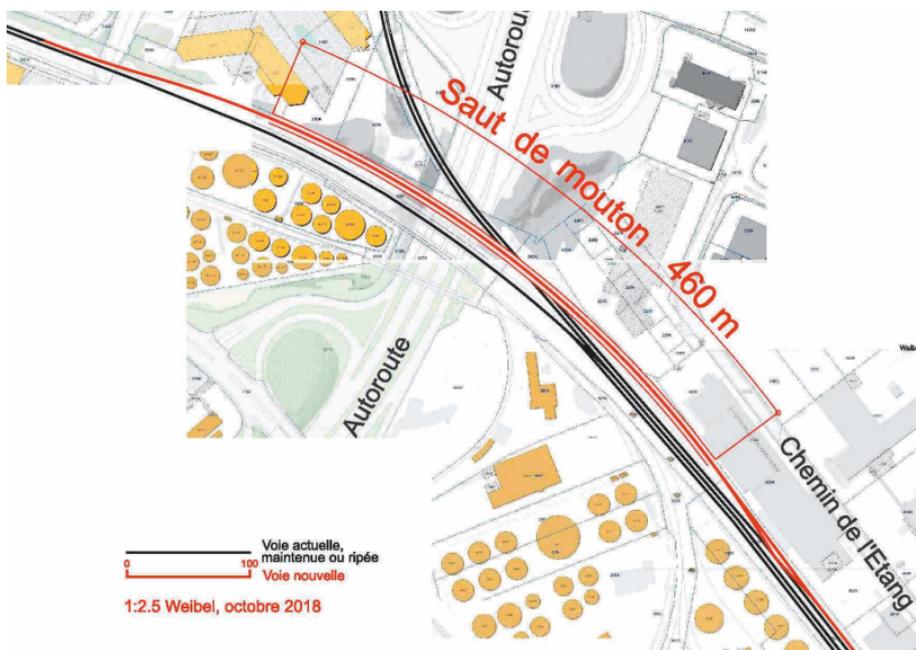
Coûts :

Raccordement ligne de l'aéroport – ligne de La Plaine : 190 millions.

4<sup>ème</sup> voie Avenue Henry-Golay – Bifurcation de Châtelaine : 31 millions.

Ripage voie à Vernier : 22 millions.

### 2.2.7 Saut-de-mouton de Châtelaïne (détail)



Le saut-de-mouton à la bifurcation de Châtelaïne est court, parce qu'à l'ouest en contre pente de la rampe de la ligne de La Plaine. Les portées sont courtes, une cinquantaine de mètres, sans nécessiter de portique transversal.

Ouvrage entièrement sur domaine CFF. Coût : 52 millions.

**C'est cet ouvrage que l'administration cantonale prétend pouvoir en espérer le remboursement lors de la seconde étape d'extension de Cornavin. Elle en avance le coût faramineux de 280 millions. (Voir chapitre 4.2 de ce document).**

### 2.2.8 Raccordement de Blandonnet (détail)

· Vitesse: 80 km/h



Le raccordement de Blandonnet, entre la ligne de l'aéroport et celle de La Plaine.

Entre l'Hôtel Mövenpick et la route de Meyrin par-dessus laquelle passe la ligne, le domaine propriété des CFF, acheté sans doute lors de la construction de la gare de l'aéroport, forme une large lentille, qui permet d'écarter les deux voies l'une de l'autre, suffisamment pour y installer la trémie du raccordement. La voie côté Jura de la ligne de l'aéroport passe en saut-de-mouton par-dessus la voie du raccordement qui s'enfonce depuis l'hôtel.

Après avoir passé en saut-de-mouton la voie Jura, la voie du raccordement poursuit sa plongée pour passer sous la route de Meyrin, frôler les fondations du bâtiment administratif de Blandonnet, passer encore sous la route de Pré-Bois, sous l'angle du bâtiment commercial de Blandonnet, sans sous-sol à cet angle, puis encore sous le petit immeuble du chemin des Coquelicots, avant de rejoindre en tunnel la ligne de La Plaine qu'elle rejoint par une trémie.

Cet ouvrage est évalué à 190 millions.



### 2.2.10 Tronçon Jonction de Grand-Saconnex – Passerelle de Foretaille



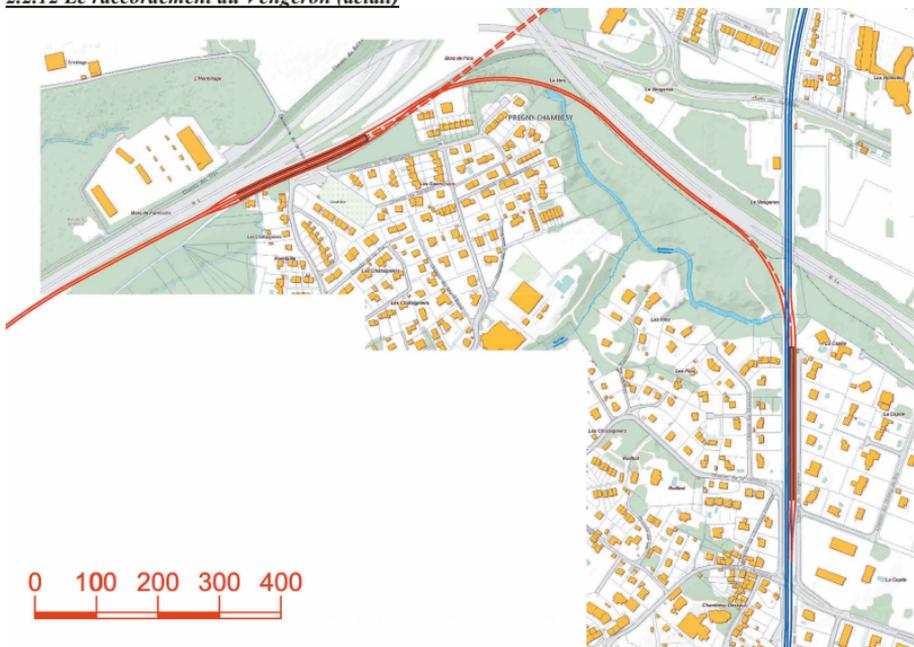
Coût du tronçon jusqu'à la halte de Genthod-Bellevue :

- Gare Aéroport – Passerelle de Foretaille, 2,4 km :	203 millions
- Passerelle de Foretaille – Halte de Genthod-Bellevue, 1,4 km :	185 millions
- Halte de Genthod-Bellevue – Chemin de la Grande-Vigne :	21 millions
	<hr/> 411 millions

L'essentiel de ce tronçon est implanté sur domaine public ou domaine privé de collectivités publiques.



### 2.2.12 Le raccordement du Vengeron (détail)



L'ouvrage est implanté en zone déjà consacrée au transport, le long de l'autoroute et le long de la ligne de Lausanne, pour la plus grande part sur domaine public.

La trémie et la bifurcation à Foretaille font partie du même ouvrage que celui des voies Aéroport – Genthod-Bellevue.

Coût : 133 millions.

### 2.2.13 Récapitulatif des coûts

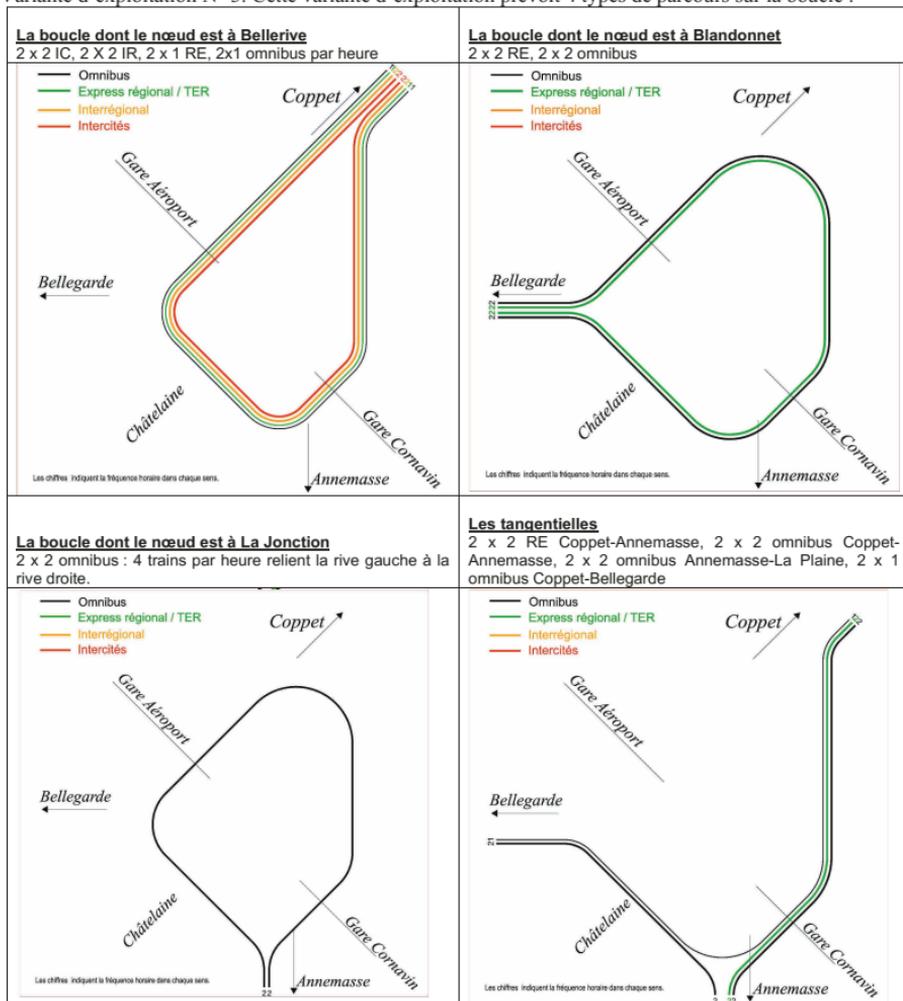
<b>Noeud ferroviaire Genève</b>	
Aéroport - Genthod/Bellevue	411 mio
Raccordement Vengeron	133 mio
Raccordement Blandonnet	190 mio
Ripage Voie Vernier	22 mio
Saut-de-mouton Châtelaïne	52 mio
	<hr/> 813 mio
<b>Ouvrages complémentaires</b>	
Saut-de-mouton Sécheron	74 mio
Modification voie 8 Cornavin	15 mio
Modification bifurcation. Saint-Jean	9 mio
Saut-de-mouton Jonction	83 mio
Saut-de-mouton Furet	48 mio
4 <sup>ème</sup> voie Châtelaïne	31 mio
	<hr/> 186 mio
	<hr/> <b>999 mio</b>

### 2.2.14 Délai d'exécution : 2030

Les ouvrages sont situés pour la plupart sur domaine public, ou domaine privé de collectivités publiques, ou encore domaine des CFF. Le tunnel de Bellevue ne l'est pas, mais c'est le cas en revanche des trémies à ses deux extrémités.

### 2.3 Un exemple d'exploitation

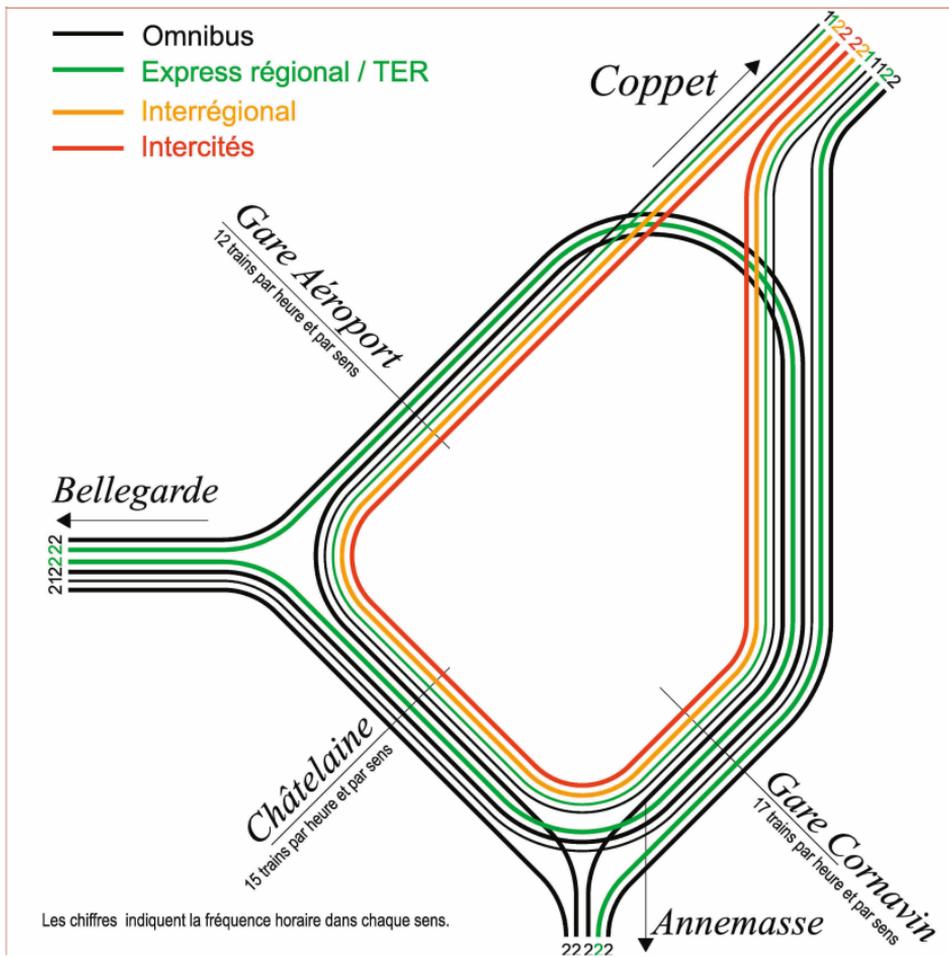
Variante d'exploitation N° 3. Cette variante d'exploitation prévoit 4 types de parcours sur la boucle :



Les chiffres indiquent les fréquences horaires dans chaque sens.

Par exemple la boucle d'Annemasse : chaque heure 2 trains quittent Annemasse, passent à Cornavin, puis à Aéroport et reviennent à Annemasse, et, pendant la même heure 2 trains font le circuit inverse : partir d'Annemasse, passer à Aéroport, puis Cornavin, et rejoindre Annemasse. Ainsi, ce sont 4 trains par heure qui relient Annemasse à Aéroport, deux d'entre eux en passant par Cornavin, deux autres par Châtelaîne.

Ces schémas mettent en évidence que certains trains visitent Cornavin depuis la Côte vaudoise sans détour par l'aéroport : dans cet exemple d'exploitation, ce sont 64 % des trains visitant Cornavin depuis la Côte.



Entre Coppet et le nœud de Genève circulent chaque heure 5 omnibus et 12 IC/IR/RE.

Entre Annemasse et le nœud de Genève circulent chaque heure 8 omnibus et 2 RE (10 en tout).

Entre La Plaine et le nœud de Genève circulent chaque heure 7 omnibus et 4 RE (11 en tout).

Ces chiffres se retrouvent facilement sur le schéma suivant, qui indique

- le réseau des voies pertinentes,
- le sens de principe de circulation de chacune d'elles,
- la « charge » (la fréquence horaire) exercée par ce modèle d'exploitation.



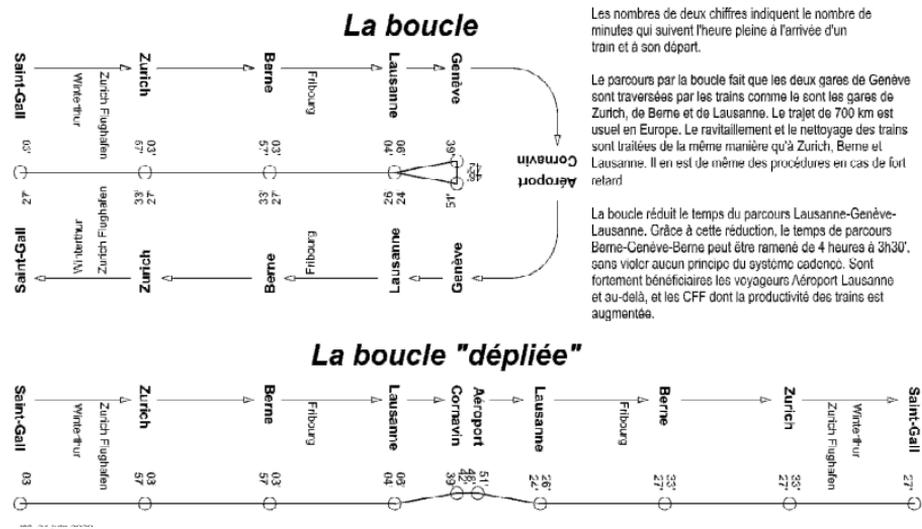
## 2.4 L'insertion de la boucle dans le système cadencé

Sans la boucle, les trains arrivés à la gare de l'aéroport se vident. Leur immobilisation en gare ne porte par conséquent pas préjudice aux voyageurs. Avec la boucle au contraire, des voyageurs seront montés à Cornavin pour partir, via Aéroport, en direction de Lausanne et au-delà. C'est donc un train transportant des voyageurs voulant poursuivre leur trajet qui fait halte à l'aéroport. Sans la boucle, les trains arrivés à l'aéroport peuvent, et doivent y stationner quelques temps, dans l'attente du moment prévu à l'horaire. La boucle doit au contraire être parcourue continuellement, un train qui la parcourt doit poursuivre son voyage sans perdre de temps.

Ceci fait que les deux gares de Cornavin et de l'aéroport sont assimilables à d'autres gares traversantes, comme le sont Lausanne, Berne, Sion, Neuchâtel. D'une certaine manière, Genève n'est plus tête de ligne, Genève est située au milieu d'un trajet deux fois plus long : Saint-Gall est tête de ligne du trajet Saint-Gall – Genève – Saint-Gall. Relevons qu'un trajet de cette longueur, 700 km, est courant dans le monde ferroviaire européen, par exemple Bâle – Hambourg (850 km) ou Turin-Naples (900 km), ou encore Paris-Marseille (800 km).

**Dans ce qui suit, c'est l'horaire élaboré par l'OFT et les CFF pour l'année 2035 qui sert de base.**

Le parcours aller-et-retour Saint-Gall – Genève – Saint-Gall peut être « déplié ». Le train servant ici d'exemple parcourt la boucle dans le sens horaire (le sens des aiguilles d'une montre). Décalé d'une demi-heure, le train suivant parcourra la boucle en sens contraire.



Pour que la boucle s'insère dans le système cadencé, les trains de grandes lignes qui la parcourent doivent avoir quitté les nœuds voisins à un « moment nodal » et rejoindre des nœuds voisins à un « moment nodal ».

Lausanne n'étant pas encore un nœud parfait du système (parce que Berne – Lausanne en plus d'une heure), les nœuds voisins de Genève sont Berne, aux heures pleines et aux demi-heures, Bière au  $\frac{1}{4}$  d'heure et aux  $\frac{3}{4}$  d'heures, et Viège aux heures pleines et aux demi-heures.

### 2.4.1 Le cas de Berne

Berne étant un nœud à deux « moments nodaux », et parce que l'économie de temps de parcours due à la boucle s'ajoute à celle due à l'accélération des trains entre Lausanne et Berne, il est possible d'envisager l'aller-et-retour Berne – Genève – Berne en 3h30'.

Berne - Genève - Berne							
Boucle horaire			Boucle anti-horaire				
Berne	dp	61	12h03	Berne	dp	61	12h33
Lausanne	ar	2	13h04	Lausanne	ar	2	13h34
Lausanne	dp	33	13h06	Lausanne	dp	33	13h36
Cornavin	ar	3	13h39	Aéroport	ar	3	14h09
Cornavin	dp	3	13h42	Aéroport	dp	3	14h12
		3	13h45	Axe de symétrie		3	14h15
		3				3	
Aéroport	ar	3	13h48	Cornavin	ar	3	14h18
Aéroport	dp	33	13h51	Cornavin	dp	33	14h21
Lausanne	ar	2	14h24	Lausanne	ar	2	14h54
Lausanne	dp	61	14h26	Lausanne	dp	61	14h56
Berne	ar	61	15h27	Berne	ar	61	15h57

WI, 29.11.2019, amendé 10.01.2020

Moments de départ et d'arrivée au nœud de Berne, cadencé à la demi-heure, strictement conformes aux contraintes du système cadencé.

Cette disposition permet les temps de parcours Cornavin – Berne suivant :

Aujourd'hui : 1h44'  
 Avec la boucle, en direct : 1h36' (-8')  
 Avec la boucle, via Aéroport : 1h45'

L'appréciable gain de temps de 8 minutes sur le parcours Cornavin – Berne s'étend bien sûr à Zurich et Saint-Gall.

Il n'est pas exclu que cette disposition, qui permet de réduire un temps de parcours tout en respectant scrupuleusement les principes du système cadencé, soit applicable à d'autres grandes lignes desservant Genève, grâce à l'économie de temps réalisée grâce à la boucle.

Il est en outre remarquable que cette disposition a pour effet de rapprocher la situation de Lausanne de celle d'un nœud parfait, à l'heure et à la demi-heure.

### 2.4.2 Le cas de Bienne / Zurich

Zurich - Bienne - Lausanne - Genève - Lausanne - Bienne - Zurich							
Boucle anti-horaire			Boucle horaire				
Zurich	dp	66	11h07	Zurich	dp	66	11h37
Bienne	ar	3	12h13	Bienne	ar	3	12h43
Bienne	dp	60	12h16	Bienne	dp	60	12h46
Lausanne	ar	5	13h16	Lausanne	ar	5	13h46
Lausanne	dp	33	13h21	Lausanne	dp	33	13h51
Aéroport	ar	3	13h54	Cornavin	ar	3	14h24
Aéroport	dp	3	13h57	Cornavin	dp	3	14h27
		3	14h00	Axe de symétrie		3	14h30
		3				3	
Cornavin	ar	3	14h03	Aéroport	ar	3	14h33
Cornavin	dp	33	14h06	Aéroport	dp	33	14h36
Lausanne	ar	5	14h39	Lausanne	ar	5	15h09
Lausanne	dp	60	14h44	Lausanne	dp	60	15h14
Bienne	ar	3	15h44	Bienne	ar	3	16h14
Bienne	dp	66	15h47	Bienne	dp	66	16h17
Zurich	ar	66	16h53	Zurich	ar	66	17h23

WI, 29.11.2019, amendé 10.01.2020

Moments de départ et d'arrivée au nœud de Bienne, cadencé à la demi-heure au ¼ et aux ¾ d'heure, strictement conformes aux contraintes du système cadencé.

### 2.4.3 Le cas de Viège

Berne - Viège - Genève - Viège - Berne						
Boucle anti-horaire			Boucle horaire			
Berne	dp	11h04		Berne	dp	11h34
Viège	ar	56	12h00	Viège	ar	12h30
		5				5
Viège	dp	12h05		Viège	dp	12h35
		90				90
Lausanne	ar	13h35		Lausanne	ar	14h05
		2				2
Lausanne	dp	13h37		Lausanne	dp	14h07
		43				43
Aéroport	ar	14h20		Cornavin	ar	14h50
		7				7
Aéroport	dp	14h27		Cornavin	dp	14h57
		3				3
		14h30	Axe de symétrie			15h00
		3				3
Cornavin	ar	14h33		Aéroport	ar	15h03
		7				7
Cornavin	dp	14h40		Aéroport	dp	15h10
		43				43
Lausanne	ar	15h23		Lausanne	ar	15h53
		2				2
Lausanne	dp	15h25		Lausanne	dp	15h55
		90				90
Viège	ar	16h55		Viège	ar	17h25
		5				5
Viège	dp	17h00		Viège	dp	17h30
		56				56
Berne	ar	17h56		Berne	ar	18h26

WI, 29.11.2019, amendé 10.01.2020, 16.01.2020

Moments de départ et d'arrivée au nœud de Viège, cadencé à la demi-heure, strictement conformes aux contraintes du système cadencé.

### 2.4.4 Le cas de Bienne / Bâle

Bâle - Bienne - Genève - Bienne - Bâle		
Boucle anti-horaire		
Bâle	dp	12h05
Bienne	ar	67
		13h12
Bienne	dp	6
		13h18
Aéroport	ar	94
		14h52
Aéroport	dp	5
		14h57
		3
	Axe de symétrie	15h00
		3
Cornavin	ar	15h03
		5
Cornavin	dp	15h08
		94
Bienne	ar	16h42
		6
Bienne	dp	16h48
		67
Bâle	ar	17h55

WI, 29.11.2019, amendé 10.01.2020, 14.01.2020

Moments de départ et d'arrivée au nœud de Bienne, cadencé à la demi-heure au ¼ et aux ¾ d'heure, strictement conformes aux contraintes du système cadencé.

### 2.4.5 Les correspondances à Lausanne

Le cas de Lausanne, qui n'est pas encore un nœud parfait, nécessite une approche particulière : à Berne, à Bienne, à Viège, les correspondances sont assurées par le système ; à Lausanne, ce n'est pas le cas. Toujours sur la base de l'horaire prévu par l'OFT et les CFF pour l'année 2035, le tableau qui suit établit pour chaque correspondance souhaitable à Lausanne la comparaison entre ce qu'indique l'horaire OFT/CFF 2035 et ce que change la prise en compte des horaires de grandes lignes tenant compte de l'insertion de la boucle à Genève.

Correspondances à Lausanne		Horaire OFT EA 2035			Horaire Projet boucle			
		arrivée Lausanne	départ Lausanne	Temps pour correspondance	arrivée Lausanne	départ Lausanne	Temps pour correspondance	Gain temps pour correspondance
entre arrivée à Lausanne du train de grandes lignes	et départ de Lausanne du train de telle catégorie en direction de							
IC Genève Berne	Cossonay omnibus	22	32	10	24	32	8	-2
	Puidoux omnibus	22	34	12	24	34	10	-2
	Cully omnibus	22	30	8	24	30	6	-2
	Vevey RE	22	27	5	24	27	3	-2
IC Berne Genève	Cossonay omnibus	35	48	13	34	48	14	1
	Cully omnibus	35	43	8	34	43	9	1
	Morges omnibus	35	45	10	34	45	11	1
	Morges RE	35	40	5	34	40	6	1
	Vevey RE	35	40	5	34	40	6	1
Valais IR	35	53	18	34	55	21	3	
IC Genève Bienne	Cossonay omnibus	7	18	11	9	18	9	-2
	Puidoux omnibus	7	17	10	9	17	8	-2
	Cully omnibus	7	13	6	9	13	4	-2
	Vevey RE	7	10	3	9	10	1	-2
	Valais IR	7	23	16	9	23	14	-2
IC Bienne Genève	Cully omnibus	18	30	12	16	30	14	2
	Puidoux omnibus	18	34	16	16	34	18	2
	Morges omnibus	18	21	3	16	21	5	2
	Morges RE	18	24	6	16	24	8	2
	Vevey RE	18	40	22	16	40	24	2
	Valais IR	18	23	5	16	25	9	4
IR Genève Viège	Cully omnibus	17	30	13	23	30	7	-6
	Puidoux omnibus	17	34	17	23	34	11	-6
	Cossonay omnibus	17	32	15	23	32	9	-6
	Berne IC	17	25	8	23	26	3	-5
Bienne IC	17	42	25	23	44	21	-4	
IR Viège Genève	Puidoux omnibus	7	17	10	5	17	12	2
	Cossonay omnibus	7	18	11	5	18	13	2
	Morges omnibus	7	15	8	5	15	10	2
	Morges RE	7	10	3	5	10	5	2

L'insertion de la boucle dans le système cadencé ne compromet pas les correspondances à Lausanne. Elles sont de même qualité que celles du concept des administrations des transports et des CFF.

Les correspondances dépassant 15 minutes peuvent être jugées médiocres. Elles sont au nombre de 6 dans l'horaire 2035 dessiné par l'OFT, au nombre de 4 dans l'horaire esquissé pour la boucle.

Les correspondances inférieures à 4 minutes peuvent être jugées problématiques. Elles sont au nombre de 3 dans l'horaire 2035 dessiné par l'OFT, au nombre de 3 également dans l'horaire esquissé pour la boucle.

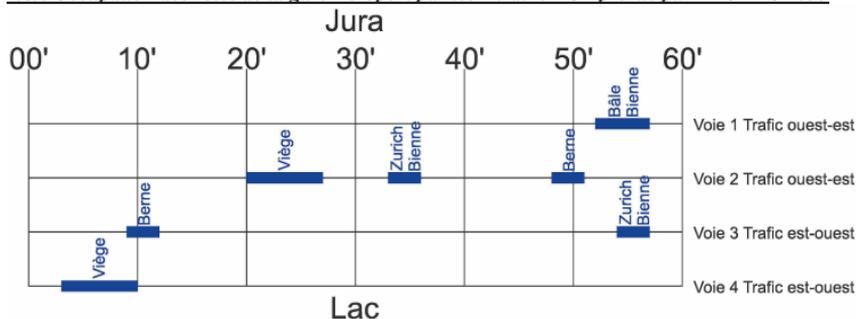
Exemple de lecture (1<sup>ère</sup> ligne) :

L'IC Genève-Berne arrive à Lausanne selon l'horaire OFT 2035 à 12h22. Le voyageur qui se rend à Cossonay embarque 10 minutes plus tard à 12h32.

Avec la boucle, l'IC arrive à Lausanne à 12h24. Le voyageur qui se rend à Cossonay embarque 8 minutes plus tard dans le même train que précédemment, à 12h32.

**L'insertion de la boucle dans le système cadencé ne compromet pas les correspondances à Lausanne. Elles sont de même qualité que celles du concept des administrations des transports et des CFF.**

### 2.4.6 Occupation des voies de la gare Aéroport par les 7 trains TGL prévus par PRODES 2035

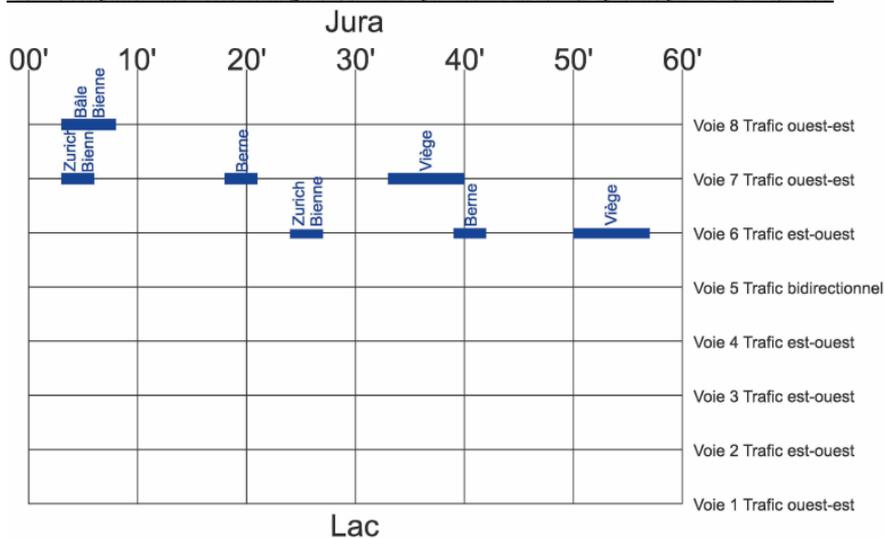


#### Exemple de lecture :

le train effectuant le voyage de Berne arrive sur la voie 3 de la gare de l'aéroport, et y stationne 3 minutes entre 12h09 et 12h12, avant de partir en direction de Cornavin.

Ces 7 trains de grandes lignes occupent en tout 31 minutes de voies à quai. Sans la boucle, avec la gare actuelle en impasse, selon l'horaire PRODES 2035 de l'OFT, ces 7 trains occuperaient en tout 52 minutes de voies à quais.

### 2.4.7 Occupation des voies de la gare Cornavin par les 7 trains TGL prévus par PRODES 2035



#### Exemple de lecture (suite) :

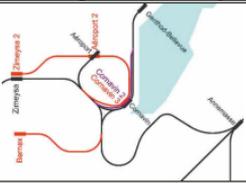
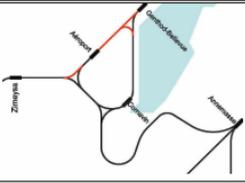
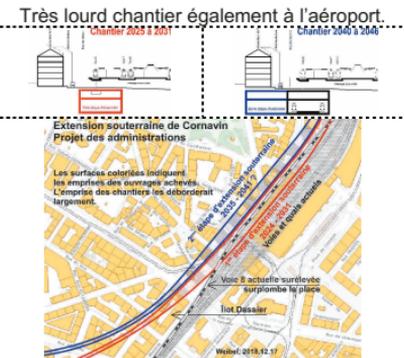
A 12h18, 6 minutes plus tard, ce train arrive sur la voie 7 de Cornavin, y stationne 3 minutes avant de quitter Cornavin en direction de Berne à 12h21.

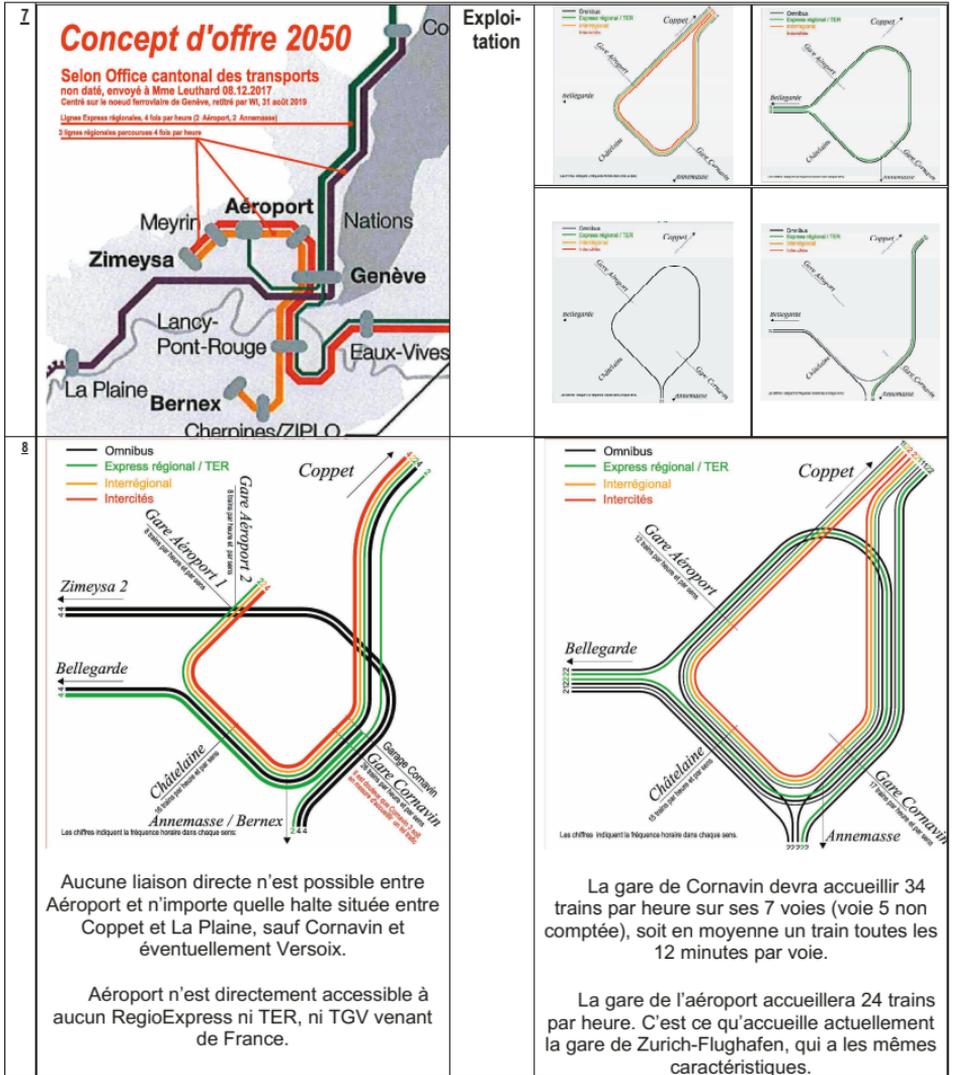
Ces 7 trains de grandes lignes occupent en tout 31 minutes de voies à quai. Sans la boucle, ces 7 trains s'arrêteraient deux fois à Cornavin, une fois en allant vers Aéroport, la seconde fois en en revenant. Ces 14 trains occuperaient en tout (selon l'horaire PRODES 2035) 52 minutes de voies à quais.

### 3. La confrontation des deux concepts

*La comparaison porte sur la boucle d'une part, sur l'extension de Cornavin et la raquette d'autre part*

Dans ce qui suit, à gauche, le concept des administrations des transports, à droite celui de la boucle.

1			
2	<p>2010 2 quais et 4 voies à Cornavin, en surface. 01.2011 1 quai et 2 voies à Cornavin, en surface. 02.2012 Pétition, Cornavin en sous-sol. 12.2012 Apparition de la « raquette », 2,00 mia. 07.2013 Cornavin, 2 étapes sous-sol, 1<sup>ère</sup> 1,24 mia. 06.2015 Cornavin, 2 étapes sous-sol, 1<sup>ère</sup> 1,67 mia, tunnel ouest voie simple, 2<sup>ème</sup> étape 1,00 mia.</p>	<p><b>Solidité du concept</b></p>	<p>Depuis sa publication en 2013, (1<sup>ère</sup> publication dans la presse en janvier 2014), le concept de la boucle n'a pas changé.</p>
3	<p><b>5 milliards</b></p> <p>Cornavin 2 1,7 mia Cornavin 3 1,0 mia Cornavin Aéroport Zimeysa <u>2,3 mia</u> <b>5,0 mia</b></p> <p>Bernex 1,0 mia</p>	<p><b>Coût</b></p>	<p><b>1 milliard</b></p> <p><b>Noeud ferroviaire Genève</b></p> <p>Aéroport-Genthod/Bellevue 411 mio Raccdt. Vengeron 133 mio Raccdt. Blandonnet 190 mio Ripage Voie Vernier 22 mio S. mouton Châtelaine <u>52 mio</u> <b>813 mio</b></p> <p><b>Ouvrages complémentaires</b></p> <p>S. mouton Sécheron 74 mio Modif. voie 8 Cornavin 15 mio Ripage bifurcation Saint-Jean 9 mio S. mouton Jonction 83 mio S. mouton Furet 48 mio 4<sup>e</sup> voie Châtelaine <u>31 mio</u> <b>186 mio</b> <b>999 mio</b></p>
4	<p><b>2045 – 2050</b></p> <p>Seule la 1<sup>ère</sup> étape d'extension de Cornavin est programmée. Ni l'étude de la 2<sup>ème</sup> étape ni celle de la raquette-diamétrale ne le sont dans la prochaine étape d'aménagement, qui s'achève en 2035. Il faut compter au moins 10 ans pour étudier et réaliser ces étapes.</p>	<p><b>Délais</b></p>	<p><b>2030</b></p> <p>Les ouvrages sont nombreux, et donc d'ampleurs modestes, réalisables séparément, plus rapides à projeter et plus rapides à exécuter.</p>
5	<p>2 chantiers de plus d'un milliard chacun, durant 6 ans chacun, se succédant au bas de La Servette et Montbrillant.</p> <p>Très lourd chantier également à l'aéroport.</p>  <p>Extension souterraine de Cornavin Projet des administrations</p> <p>Les surfaces colorées indiquent les emplacements des ouvrages achevés. L'ensemble des chantiers se dérouleront largement.</p> <p>Voie 8 achevée/surlevée surplombe la place</p> <p>Îlot Dessler</p> <p>Waibel, 2014, 02.17</p>	<p><b>Chantiers</b></p>	<p>Aucun chantier en pleine ville.</p> <p>Aucun chantier à l'aéroport.</p> <p>Chantiers plutôt modestes <b>répartis</b> dans des zones faiblement urbanisées, pour la plupart déjà consacrées aux infrastructures de transport : ferroviaire, aéroport, autoroute, échangeurs routiers.</p>
6	<p><b>1,35 millions de tonnes</b></p>	<p><b>CO2</b></p>	<p><b>0,27 millions de tonnes</b></p>



<b>Quelle offre permettent les deux concepts à leur achèvement ?</b>			
9.1	<i>Lorsque plus d'un trajet est possible, (par effet de la boucle), les trajets longs sont mentionnés entre parenthèse.</i>		
9.2	<b>Nombre de liaisons directes (sans changement de train) par heure entre Aéroport et :</b>		
	<b>Après 2ème extension de Cornavin et Raquette, vers 2045!</b>	<b>Lausanne ou Nyon</b>	<b>Dès 2030!</b>
9.3	4 IC via Cornavin, 2 IR via Cornavin, 2 RE via Cornavin	<b>Lausanne ou Nyon</b>	2 IC via Cornavin, 2 IR via Cornavin, 1 RE via Cornavin, et 2 IC directs, 2 IR "direct", 1 RE "direct"
9.4	4 Omnibus	<b>Annemasse</b>	2 Omnibus par Châtelaine (+ 2 Omnibus par Vengeron)
9.5	zéro	<b>Bellegarde</b>	4 directs (TGV ou TER)
9.6	zéro	<b>La Plaine</b>	2 Omnibus (+ 2 Omnibus par Vengeron)
9.7	zéro	<b>Coppet</b>	1 RE + 1 Omnibus (+ 1 RE + 1 omnibus par Cornavin)
9.8	zéro	<b>Versois</b>	2 Omnibus (+ 2 Omnibus par Cornavin)
9.9	4 Omnibus	<b>Bernex</b>	zéro
9.10	<b>Nombre de liaisons directes (sans changement de train) par heure entre Cornavin et :</b>		
9.11	4 IC, 2 IR et 4 RE	<b>Lausanne ou Nyon</b>	2 IC via Aéroport, 2 IR via Aéroport, 1 RE via Aéroport, et 2 IC directs, 2 IR direct, 3 RE direct
9.12	2 RE et 4 Omnibus	<b>Annemasse</b>	2 RE et 4 Omnibus (+ 2 Omnibus par Vengeron)
9.13	4 TER (ou TGV)	<b>Bellegarde</b>	2 TER (+ 2 TER par Vengeron)
9.14	4 Omnibus	<b>La Plaine</b>	4 Omnibus (+ 2 Omnibus par Vengeron)
9.15	<b>Nombre de liaisons directes (sans changement de train) par heure entre Châtelaine et :</b>		
9.16	zéro	<b>Aéroport</b>	3 Omnibus (+ 2 Omnibus par Vengeron)
9.17	4 Omnibus	<b>La Plaine</b>	4 Omnibus (+ 2 Omnibus par Vengeron)
9.18	zéro	<b>Eaux-Vives</b>	4 Omnibus (+ 2 Omnibus par Vengeron)
9.19	4 Omnibus	<b>Coppet</b>	2 Omnibus par Cornavin + 1 Omnibus par Aéroport
9.20	<b>Nombre de liaisons directes (sans changement de train) par heure entre toutes les haltes et gares du réseau et</b>		
9.21	940	<b>toutes les haltes et gares du réseau</b>	1'150

A l'évidence, Aéroport reste très mal desservi malgré une dépense de l'ordre de deux milliards pour la raquette/diamétrale.

#### 4. La 1<sup>ère</sup> étape d'extension de Cornavin coûterait 1,7 milliards, dont un demi-milliard aux Genevois, et ne servirait à presque rien

##### 4.1 La 1<sup>ère</sup> étape, trop chère, parce que réduite à peau de chagrin, ne servirait à rien

Pour comprendre cela, il faut revenir en arrière.

##### La dérive de l'extension de Cornavin :

1. Au départ, vers 2010, les administrations des transports ont décidé, pour résoudre le problème de capacité du nœud ferroviaire de Genève, d'étendre la gare de Cornavin. L'extension nécessaire devait comprendre 2 quais et 4 voies. Ces 2 quais et 4 voies seraient installés du côté « Jura » de la voie 8, au même niveau que les voies actuelles.
2. La protestation des habitants des Grottes amène à la décision d'enfourer ces 4 voies supplémentaires 20 mètres en-dessous des voies actuelles.
3. Le coût de l'enfouissement paraissant exorbitant, il est décidé de fractionner l'extension en deux étapes. La 1<sup>ère</sup> ne comprend qu'un quai et deux voies, une par sens, entre les jardins de l'ONU et Châteline. La gare souterraine accueille des trains dans les deux sens.
4. Un obstacle imprévu, une très grosse canalisation, impose de très coûteuses modifications du projet. Ces modifications sont si coûteuses qu'il est décidé de ne réaliser le tunnel ouest, du côté de La Plaine, qu'à voie unique, **avec pour conséquence que tout l'ouvrage ne permet dès lors qu'un sens de circulation, de l'est vers l'ouest.**
5. Le fractionnement en deux étapes successives de l'extension provoquant deux chantiers de plus d'un milliard chacun au même endroit, au centre névralgique de Genève, risquant de soulever une très forte opposition, l'ouvrage a récemment été remis sur le métier.

A chaque étape de cette dérive, la boucle aurait dû être reprise en considération. Il n'en a rien été. Pourquoi ? Le résultat de cette dérive : proche de zéro ! pourquoi la boucle n'a-t-elle pas été reprise en considération ? **Alors que ce sont deux quais et 4 voies supplémentaires qui sont nécessaires au concept des administrations des transports pour résoudre le problème de capacité du nœud ferroviaire de Genève, l'étape décidée, coûtant 1,7 milliards, n'améliore que très modestement la situation.** Alors qu'il faudrait porter la capacité de 29 trains par heure à 52, cette 1<sup>ère</sup> étape ne la fait passer qu'à 33 trains par heure, comme le montre ce tableau :

Augmentation de la capacité de Cornavin due à son extension souterraine par 2 voies et un quai supplémentaires							
Vers Lausanne		Vers Aéroport		Vers Annemasse		Vers Bellegarde	
horaire départ	1er arrêt	horaire départ	direct	horaire départ	Omnibus	horaire départ	1er arrêt
17h00	Nyon	17h04	direct	17h02	RE	17h02	Vernier
17h00	Sécheron	17h20	direct	17h12	RE	17h18	Vernier
17h05	Morges	17h34	direct	17h17	Omnibus	17h30	Bellegarde
17h12	Lausanne	17h49	direct	17h32	Omnibus	17h48	Vernier
17h15	Morges	17h52	direct	17h42	RE		
17h15	Sécheron			17h47	Omnibus		
17h20	Coppet						
17h30	Nyon						
17h30	Sécheron						
17h39	Lausanne						
17h42	Lausanne						
17h45	Coppet						
17h45	Sécheron						
17h50	Coppet						
14 trains par heure		5 trains par heure		6 trains par heure		4 trains par heure	
29 trains par heure							
Horaire 2020 - Projet en consultation Capacité avant extension souterraine							
horaire départ	1er arrêt	horaire départ	direct	horaire départ	Omnibus	horaire départ	1er arrêt
17h00	Sécheron	17h01	direct	17h03	Omnibus	17h00	Vernier/TER
17h01	Versix	17h15	direct	17h11	RE	17h17	Vernier
17h08	Lausanne	17h22	direct	17h18	Omnibus	17h29	TGV/TER
17h11	Lausanne	17h28	direct	17h33	Omnibus	17h41	1/2 TGV
17h15	Sécheron	17h31	direct	17h41	RE	17h45	Vernier
17h18	Lausanne	17h45	direct	17h48	Omnibus	(17h56)	(En pointe)
17h20	Coppet	17h52	direct				
17h30	Sécheron	17h58	direct				
17h31	Versix						
17h38	Lausanne						
17h41	Lausanne						
17h45	Sécheron						
17h48	Lausanne						
17h50	Coppet						
14 trains par heure		8 trains par heure		6 trains par heure		5 trains par heure	
33 trains par heure							
Horaire 2031 - Projet PRODES EA 2025 Capacité après extension souterraine							
horaire départ	1er arrêt	horaire départ	direct	horaire départ	Omnibus	horaire départ	1er arrêt
0							
0 train par heure		3 trains par heure		0 train par heure		1 train par heure	
4 trains par heure							
Source: 25 septembre 2019							

Les actuels 5 longs trains de grandes lignes par heure qui relient aujourd'hui Cornavin à l'aéroport sont certainement suffisants pour ce trafic. L'ajout de 3 trains par heure n'est donc guère utile.

Le 5<sup>ème</sup> train par heure desservant la ligne de La Plaine est donc la seule réelle amélioration de la situation actuelle. Elle ne justifie en aucun cas un investissement de 1,7 milliards !

Il n'y a donc pas d'urgence impérative à réaliser la 1<sup>ère</sup> étape d'extension, dont le médiocre effet le resterait jusqu'en 2045, éventuelle date de mise en service de la seconde étape.

Il serait donc très sage de renoncer à scinder en deux étapes la réalisation de l'extension souterraine de Cornavin, avec les terribles inconvénients que représentent les deux chantiers d'un milliard chacun, durant chacun 6 années, qui se succéderaient à 10 ans d'intervalle.

**Il serait bien sûr bien plus sage encore d'abandonner le concept des administrations des transports, pour réaliser en une fois, rapidement, à brève échéance, la boucle, qui rendrait inutile toute extension de Cornavin en même temps que la « raquette-diamétrale.**

#### **4.2 La 1<sup>ère</sup> étape de Cornavin coûterait aux Genevois un demi-milliard**

Pour financer la 1<sup>ère</sup> extension souterraine de Cornavin, la Confédération s'est engagée pour un montant de 1,09 milliards, le Canton pour 420 millions, la Ville de Genève pour 110 millions.

Mais !, argumentent le Canton et la Ville, la seconde extension souterraine de Cornavin permettra d'éviter la construction d'un saut-de-mouton à Châtelaine. Considérant que la seconde étape d'extension de Cornavin serait entièrement à la charge de la Confédération – ce qui est discutable, le coût élevé de cette seconde étape étant dû lui aussi au refus genevois de la solution en surface –, Canton et Ville revendiquent le droit à la rétrocession du coût de l'ouvrage édulé, le saut-de-mouton de Châtelaine, lorsque l'ouvrage qui le remplacerait serait mis en place lors de la réalisation de la seconde étape d'extension de Cornavin, dans une vingtaine d'années.

Le coût de ce saut-de-mouton s'élèverait à 52 millions. L'administration cantonale des transports prétend qu'il coûterait 280 millions. C'est une erreur manifeste : l'administration fédérale ne saurait accepter ce chiffre (voir page 10 du présent document).

L'administration cantonale des transports laisse entendre que le même raisonnement pourrait s'appliquer à l'autre extrémité des tunnels, aux jardins de l'ONU. Cela n'a aucun sens, puisque la 1<sup>ère</sup> étape d'extension de Cornavin comprend déjà ce saut-de-mouton (sous forme de trémie complexe), pris en compte dans la répartition des financements de cette 1<sup>ère</sup> étape.

#### **En conclusion :**

- Si la seconde étape d'extension de Cornavin ne se fait pas, le saut-de-mouton est indispensable, et la Confédération, qui le paierait, n'aurait rien à rétrocéder au canton et à la ville.
- Si dans 25 ans la seconde extension de Cornavin se réalise, le canton obtiendra éventuellement une rétrocession de 41 millions, et la ville de 11 millions. Le montant restant à la charge du canton restera de 379 millions, celui de la ville à 99 millions.

La rétrocession réduirait donc le montant à la charge du canton et de la ville de 530 millions à 478 millions ; **en aucun cas avant 2045, et à la condition que la seconde extension de Cornavin se réalise !**

#### **4.3 « Genève perdrait le milliard consenti par la Confédération » ? 1<sup>ère</sup> erreur !**

On brandit du côté de l'administration cantonale des transports la menace de perdre les 1,09 milliards que la Confédération dépenserait à Genève pour la 1<sup>ère</sup> étape d'extension souterraine de Cornavin.

Une telle affirmation se base sur un raccourci illicite. Ce que Genève perdrait, ce n'est pas la somme dépensée par la Confédération. Cette somme paierait les ingénieurs et les entrepreneurs. Non ! ce que Genève perdrait, c'est la contrepartie **d'intérêt général** qu'elle tirerait de cette dépense : la fréquence des trains sur la ligne de La Plaine pourrait passer de 4 à 5 par heure. Une bien maigre contrepartie !

#### **4.4 « Genève perdrait le milliard consenti par la Confédération » ? 2<sup>ème</sup> erreur !**

On n'insiste pas trop non plus, du côté de l'administration cantonale des transports, pour rappeler que le canton et la ville se sont engagés à payer pour cette étape un demi-milliard, 530 millions ou 478 millions si rétrocession il y a.

La menace de perdre à Genève une dépense par la Confédération de plus d'un milliard cache le fait que Genève devra dépenser un demi-milliard pour que la Confédération fasse cette dépense. **Pour que la Confédération dépense à Genève plus d'un milliard, il faut que Genève en dépense un demi, pour une contrepartie presque nulle.**

#### **4.5 Conclusion de ce chapitre consacré à la 1<sup>ère</sup> étape d'extension de Cornavin**

La 1<sup>ère</sup> extension de Cornavin est une très mauvaise affaire pour Genève :

1. pour que la Confédération dépense à Genève plus d'un milliard, il faut que Genève dépense 500 millions,
2. la contrepartie de la somme de 500 millions qui serait dépensée par Genève dans cette extension est dérisoire, un train par heure de plus sur la ligne de La Plaine,
3. au coût de 500 millions qui serait dépensé par Genève s'ajouteraient les très lourds inconvénients provoqués par des chantiers de plus d'un milliard en plein centre organique de Genève, durant plus de 6 ans.
4. En outre, et surtout, la 1<sup>ère</sup> extension de Cornavin n'aurait donc de sens que si elle est suivie de la seconde. Or cette seconde ne peut être réalisée avant 2045, ce qui fait que **ce n'est qu'en 2045 au plus tôt que le noeud ferroviaire de Genève sera à même de recevoir le trafic qui est attendu en 2025.**

## **5. Conclusion générale**

### **5.4 A long terme,**

la vision des administrations cantonale et fédérale des transports et des CFF, qui comprend l'extension de Cornavin par 4 voies et deux quais supplémentaires ainsi que la raquette-diamétrale

- ne promet qu'une offre nettement moins satisfaisante que la boucle,
- coûterait 5 fois plus cher que la boucle,
- n'est pas réalisable avant 2045 au plus tôt, alors que la boucle l'est en 2030,
- nécessiterait des chantiers colossaux en plein centre, alors que la boucle n'en nécessite aucun,
- nécessiterait un chantier colossal à l'aéroport, alors que la boucle n'en nécessite aucun,
- chantiers qui provoqueraient un dégagement de 1,3 millions de tonnes de CO<sub>2</sub>, 5 fois plus que ceux de la boucle.

### **5.5 La situation intermédiaire que promet la 1<sup>ère</sup> étape d'extension souterraine de Cornavin**

- ne permettrait qu'une amélioration très modeste de l'offre : 5 trains par heure entre Cornavin et La Plaine plutôt que 4,
- durerait jusqu'en 2045, n'est de ce fait guère urgente,
- coûterait pourtant 65 % de plus que la boucle, qui suffirait jusqu'au-delà de 2050,
- sa réalisation nécessiterait un chantier colossal en plein centre, alors que la boucle n'en nécessite aucun,
- chantier qui dégagerait 65 % de CO<sub>2</sub> de plus que la boucle,
- qui susciterait sans doute de longues et difficiles négociations avec les voisins et les propriétaires touchés,
- coûterait un demi-milliard aux Genevois.

### **5.6 Hypothèse : l'extension de Cornavin se réaliserait en une seule étape**

- réduirait le risque d'une massive opposition des habitants proches des chantiers, n'éviterait pas pour autant que les tribunaux, appelés à trancher, exigent de savoir si d'autres solutions, dans la perspective de l'intérêt général, ont été étudiées et comparées à la solution en cause,
- coûtant plus cher, nécessiterait une nouvelle convention de financement entre Confédération, canton et ville, nécessiterait de nouvelles demandes de crédits, de la Ville, du Canton, de la Confédération. Pour ce qui est de cette dernière, la prochaine demande de crédit ne se fera pas avant 2027, en concurrence avec de nombreuses autres.
- renverrait donc d'une décennie le 1<sup>er</sup> résultat concret de la poursuite de l'extension de capacité du nœud ferroviaire de Genève : au plus tôt vers 2040-2045. Ce retard serait sans guère d'importance, puisque la seule 1<sup>ère</sup> étape ne ferait guère mieux que rien.
- Pour que l'aéroport soit accessible aux trains régionaux, ceux de Léman express notamment, il faudra de toute manière attendre la réalisation du nouveau tronçon ferroviaire reliant Cornavin à la nouvelle gare de l'aéroport.

***Avant de poursuivre dans cette voie, vérifier, et réfléchir.  
Une suggestion : examiner la boucle***

# Ge<sub>nève</sub> R<sub>oute</sub> et R<sub>ail</sub>

« Genève Route et Rail »

1233 BERNEX

Email : [info@gerer.ch](mailto:info@gerer.ch)

<http://www.gerer.ch/>

Office Cantonal des Transports  
OCT

Case postale 271

1211 Genève 8

Par courriel : [dgtetc@etat.ge.ch](mailto:dgtetc@etat.ge.ch)

Genève, le 1<sup>er</sup> février 2019

**Concerne : Mise à l'enquête publique du « Schéma directeur du réseau sur rail » annexé à la loi sur le réseau de transports publics (LRTP).**

Mesdames, Messieurs,

L'Office cantonal des transports (OCT) a mis à l'enquête publique le dossier relatif à une nouvelle version du schéma directeur du réseau sur rail, conformément à la loi sur le réseau de transports publics ( LRTP - rsGE H 1 50 ).

L'Association Genève Route et Rail (GeReR) a pour objectifs la promotion des infrastructures routières et ferroviaires cohérentes entre elles dans le canton de Genève, la lutte contre le gaspillage des deniers publics dans les projets d'infrastructures routières et ferroviaires ainsi que la promotion du dialogue entre les autorités politiques et les citoyens dans le domaine des infrastructures de transport.

## 1. Synthèse

« GeReR » est opposée aux modifications du schéma directeur du réseau sur rail telles que proposées par l'OCT, essentiellement en raison d'absence de vision pérenne du développement de l'infrastructure du réseau ferroviaire genevois, pour un investissement, qui bien que non chiffré à ce jour, nous semble disproportionné compte tenu de la situation des finances publiques cantonales.

A cette vision étriquée et dispendieuse, « GeReR » propose une solution alternative, beaucoup mieux adaptée aux besoins et à la réalité de la configuration actuelle. Il s'agit d'une solution évolutive, facile et rapide à mettre en œuvre, sans nuisances au centre ville, ceci pour un coût six fois moins élevé.

## 2. Développement

- « GeReR » déplore l'abandon de la version réactualisée en février 2014 du schéma directeur du réseau ferroviaire sur rail annexé à la loi <sup>1</sup> et <sup>2</sup>, qui constitue pourtant l'embryon de la solution que nous préconisons. L'abandon de la boucle ferroviaire partant de Cornavin pour rejoindre l'actuelle gare de l'Aéroport à son extrémité nord-est, sous la « Halle 6 » de Palexpo, nous paraît être une aberration puisqu'elle consacre l'enclavement de Genève-Aéroport. C'est la négation même du projet initial de la ligne de l'Aéroport dans les années 1980 qui prévoyait un tel raccordement. Ainsi les investissements d'ores et déjà réalisés à Palexpo le seraient en pure perte !
- Le tracé projeté par la Place des Nations et l'aménagement en ce lieu d'une nouvelle gare ne nous paraît pas utile, voire carrément déraisonnable, puisque celle-ci est distante de moins de 400 mètres de l'actuelle halte de Sécheron, alors que les quais requièrent une longueur de 230 mètres au minimum pour y accueillir les trains !
- « GeReR » déplore également l'abandon de la bretelle de Blandonnet qui permet pourtant de raccorder facilement la ligne de Bellegarde à celle de l'Aéroport, autorisant ainsi sa desserte par le Léman Express, voire par les trains internationaux.
- Le bon sens voudrait que l'on raccorde la gare de Genève – Aéroport à la ligne de Lausanne, tangentiellement à la boucle projetée dans la version de février 2014 du schéma du plan directeur, pour en améliorer la desserte depuis le reste de la Suisse, ceci conformément au « Plan stratégique du trafic ferroviaire grandes lignes » <sup>3</sup> développé par l'OFT en février 2017. Pour ce faire, il ne manque qu'un petit tronçon de 1,5 km de longueur, à forer en tunnel et à raccorder à la ligne de Lausanne entre Les Tuileries et Genthod-Bellevue. Mais Genève est-elle réellement tournée vers la Suisse ?
- Fort de ce qui précède, le concept de développement du réseau ferroviaire genevois tel que préconisé par « GeReR » <sup>4</sup> et <sup>5</sup> permet surtout de décharger la gare Cornavin, de même que la ligne qui la relie à l'Aéroport, de la moitié de son trafic et de tripler la capacité de celle de l'Aéroport, laquelle pourrait accueillir 24 trains par heure du fait même de son désenclavement. Ce constat en amène un autre : toute extension de Cornavin devient dès lors superflue. Cette configuration permet de surcroît d'envisager sans attendre, l'aménagement d'une halte ferroviaire à Châtelaine, sous le Pont de l'Ecu.
- Dans l'état actuel de la configuration ferroviaire, le Léman Express qui sera mis en exploitation le 15 décembre prochain, desservira 45 gares réparties sur les 230 km de son réseau, toutefois la gare de Genève-Aéroport, seconde en importance du canton, en sera exclue du fait de sa sous capacité. Cette situation perdurera vraisemblablement au-delà de 2035 si l'Etat devait persister dans son concept !

<sup>1</sup> - Schéma directeur du réseau prévu à l'horizon 2030 annexé à la loi sur les transports publics H 1 50 . Lien : [https://www.ge.ch/legislation/rsg/fs/rsg\\_h1\\_50.html](https://www.ge.ch/legislation/rsg/fs/rsg_h1_50.html)

<sup>2</sup> Voir le schéma, annexe 1 ci-après

<sup>3</sup> - OFT : Consultation sur la définition et le plan stratégique du trafic ferroviaire grandes lignes – 27 février 2017 <https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home/actualites/communiqués-de-presse/msg-id-65813.html>

<sup>4</sup> - Voir le schéma, annexe 2 ci-après

<sup>5</sup> - Lien vers le développement du concept : <http://www.gerer.ch/boucle-de-laeroport/>

- La nouvelle ligne projetée Lancy-Palettes – Cherpines – Bernex ne nous paraît pas être d'une urgence absolue. En tous les cas, bien moins urgente que le désenclavement ferroviaire de l'Aéroport.
- « GeReR » est intervenue lors de la mise en consultation de « l'Étape d'aménagement 2030/35 de l'infrastructure ferroviaire » (3 janvier 2018) <sup>6</sup>, ainsi que dans le cadre de la mise à l'enquête publique de la « Fiche PSIA de l'Aéroport de Genève » (4 janvier 2018) <sup>7</sup>, en développant inlassablement la même argumentation.

### 3. Conclusions

Dans l'intérêt de l'amélioration de la mobilité de Genève et de l'ensemble de la région, « GeReR », très préoccupée par la situation des finances cantonales, demande instamment que soit étudiée avec soin la solution conçue par M. Rodolphe Weibel, ingénieur EPFL en génie civil, solution qu'il a développée, chiffrée et documentée avec les plans détaillés des jonctions prévues ainsi que celui de la halte de Châtelaine. Concept auquel notre association apporte tout son soutien.

L'Association « Genève Route et Rail » se tient à la disposition de l'Administration et des autorités politiques cantonales pour tout complément d'informations.

En vous souhaitons bonne réception de ce dossier, dans l'attente de votre accusé de réception et de vos prochaines nouvelles, nous vous prions d'agréer, Mesdames et Messieurs, l'expression de nos sentiments distingués.

Au nom de l'Association « Genève Route et Rail »,

Yvonne Gustafson  
(Présidente)

Pierre-André Bobillier  
(Premier Vice-Président)

Document sans signature

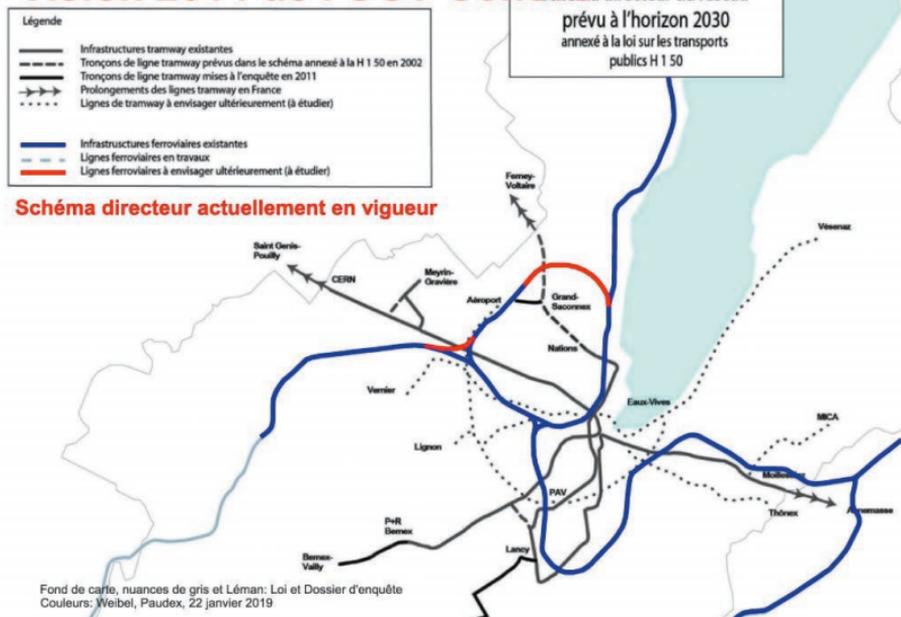
Copie pour information aux membres de la Commission des Transports du Grand Conseil

<sup>6</sup> Lien : <http://www.gerer.ch/reponse-oft/>

<sup>7</sup> Lien : <http://www.gerer.ch/reponse-psia/>

## Annexe 1 :

# Vision 2014 de l'OCT Genève



## Annexe 2 :

# Vision GeReR



15 février 2021

## Réflexions à l'attention des autorités genevoises - Infrastructure ferroviaire de Genève

### Exposé des motifs.

Sachant que :

- Les finances publiques, notamment à Genève, sont dans une situation délicate qui va encore s'aggraver (Covid19) au cours des prochaines années,
- Qu'il est nécessaire d'éviter toutes dépenses inutiles.
- Que le Grand Conseil genevois vient d'approuver (26 juin 2020) un projet de loi ([PL 12553](#)) modifiant la loi sur le réseau des transports publics (LRTP) (H 1 50), laquelle reflète la vision stratégique de développement du réseau ferroviaire genevois à l'horizon 2045.
- Que pour atteindre cet objectif, il prévoit des travaux de réalisation en plusieurs étapes sur une durée totale de plus de vingt ans, pour un montant estimé à 5 milliards de francs, dont voici les phases :
  - Une extension souterraine de la gare Cornavin qui, pour des raisons budgétaires, serait réalisée en deux étapes de 6 ans chacune. La première étape censée être réalisée de 2024 à 2031 (Cornavin 2) comprendrait un quai et deux voies, un tunnel à double voie du côté 'est' avec trémie d'accès située à la hauteur du Chemin de l'Impératrice, au-delà du Jardin Botanique, et un tunnel à simple voie du côté 'ouest', accessible par une trémie située aux Charmilles, à la hauteur du Chemin des Sports. Montant budgétisé pour cette étape : 1,67 milliards.
  - La seconde étape d'extension de Cornavin serait réalisée de 2040 à 2045 (Cornavin 3), comprendrait un second quai souterrain à deux voies ainsi qu'un second tunnel à simple voie du côté 'ouest' avec trémie d'accès à Châtelaine, à la hauteur du Chemin Philibert de Sauvage. Coût de cette 2ème étape : 1 milliard, non financée à ce jour.
  - Troisième étape du projet : ces deux extensions successives de Cornavin étant réalisées, elles seraient complétées par une nouvelle ligne souterraine à double voie, appelée « Raquette », entre Cornavin et Zimeysa par l'est. Elle passerait sous la Place des Nations et desservirait l'Aéroport avec l'aménagement de gares souterraines en ces deux endroits. Celle de l'Aéroport serait construite sous l'actuelle (Aéroport 2). Coût de cette 3ème étape : 2 milliards, non financée à ce jour, pour un achèvement à partir de 2045.
  - Enfin, ultime étape de ce projet dantesque, une ligne à simple voie en impasse entre la Praille et Bernex qui passerait par Les Cherpines. Le coût de cette ultime étape ainsi que sa réalisation, ne sont pas connus.
- Que le Grand Conseil genevois vient de refuser (26 juin 2020) un crédit de 1,8 millions de francs ([PL 12525](#)) pour étudier le prolongement de la ligne ferroviaire entre l'aéroport et son raccordement à la ligne Genève – Lausanne à la hauteur de Genthod-Bellevue, solution dite « la Boucle », prévue dès les années 1970, qui permettrait de répondre à l'augmentation du trafic prévu en 2030 déjà, en une seule étape de 6 ans, à l'extérieur du centre ville et uniquement sur les emprises CFF, évitant ainsi toute extension de la gare Cornavin et l'ensemble des aménagements y relatifs.
- Que cette solution alternative est estimée à 1 milliard de francs, soit un coût 5 fois moins élevé que les aménagements prévus par le canton de Genève, pour des prestations comparables.

- Que le canton de Vaud mise sur un développement ambitieux du rail pour répondre aux défis climatiques et de mobilité (« [Stratégie Vision 2050](#) »), dont la construction d'une ligne rapide entre Lausanne et Genève. Qu'il vient à cet effet de voter un crédit d'études de 11 millions de francs.
- Que les cantons de Vaud et de Genève devront coordonner leurs projets ferroviaires respectifs pour permettre la jonction de cette nouvelle ligne rapide censée rejoindre la gare Cornavin d'une part, celle de l'aéroport d'autre part, pour rejoindre la France.
- Que [l'OFT a défini les bases](#) (février 2017) du Plan stratégique du trafic ferroviaire Grandes Lignes (TGL) qui prévoit notamment de relier entre eux « les centres d'ordre supérieur et les aéroports nationaux ».
- Que le « Léman Express » (trafic régional), mis en service le 15 décembre 2019, ne permet pas de desservir la gare de l'aéroport du fait de sa capacité d'accueil insuffisante découlant de sa configuration en impasse.
- Que le transport des marchandises (fret) n'a pas été pris en compte dans les réflexions sur l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire genevoise.
- Que les matières dangereuses, les transports de chlore notamment, continueront de transiter par la gare Cornavin.
- Que la quantité de CO2 émise est proportionnelle au coût de l'infrastructure pour de tels chantiers à forte prédominance de gros œuvre, que cette valeur est de 270 grammes de CO2 par franc. La réalisation des travaux selon la stratégie du canton de Genève émettrait 1,35 millions de tonnes de CO2, alors qu'avec la réalisation du projet alternatif de la « Boucle », l'émission se limiterait à 0,27 millions de tonnes.

**Les autorités du canton de Genève sont priées de répondre aux questions suivantes :**

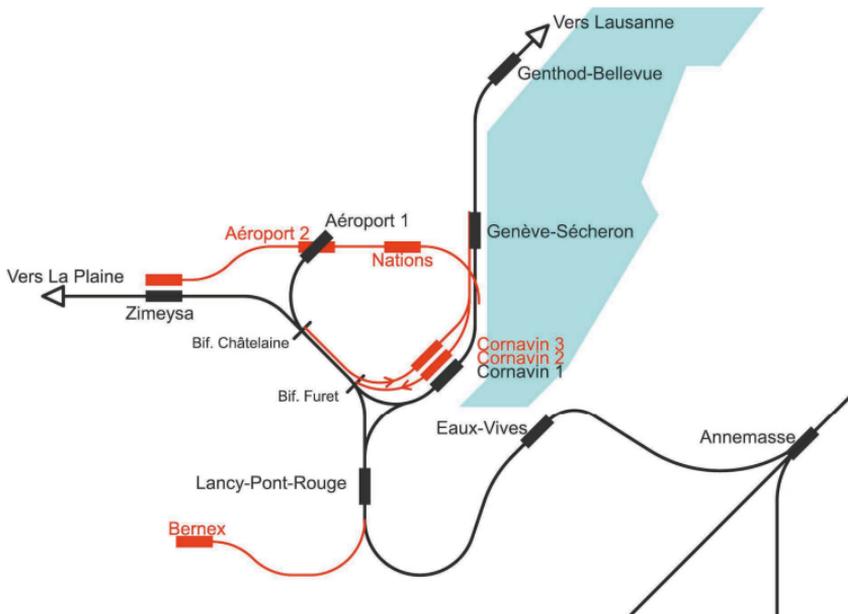
- Est-il pertinent de dépenser plus de 5 milliards de francs avec la promesse d'un désastre urbanistique, écologique et financier, et de faire subir 20 ans de travaux, de chaos et de nuisances à la population, alors qu'il existe une solution qui offre les mêmes prestations, voire davantage, pour 5 fois moins cher pour une réalisation en 6 ans, sans bloquer le centre ville ?
- Est-il raisonnable d'attendre 2045 pour desservir Genève-Aéroport par le trafic régional (Léman Express), alors qu'il existe une solution qui permet cette desserte d'ici à 2030 ?
- Est-il acceptable que le « Plan stratégique Grandes Lignes » défini par l'OFT ne soit pas intégralement appliqué à Genève, dans l'hypothèse d'une absence de desserte directe de l'aéroport par le Trafic ferroviaire Grandes Lignes (TGL) ?
- Est-il responsable de faire transiter des matières dangereuses, notamment du chlore, par le centre ville, alors qu'il existe un itinéraire plus court et moins densément peuplé ?
- Est-il cohérent que le canton de Vaud débloque un budget de 11 millions pour mener une étude d'aménagements ferroviaires, dont une nouvelle ligne rapide entre Lausanne et Genève, alors que le canton de Genève refuse de son côté d'étudier l'infrastructure censée la rendre compatible ?
- Est-il écologique de laisser se réaliser un chantier qui dégagerait 1,35 million de tonnes de CO2 dans l'atmosphère, alors qu'il existe une solution alternative qui n'en dégagerait que 0,27 million, soit 5 fois moins ?

Charles Matthey, « GeReR », le 7 août 2020

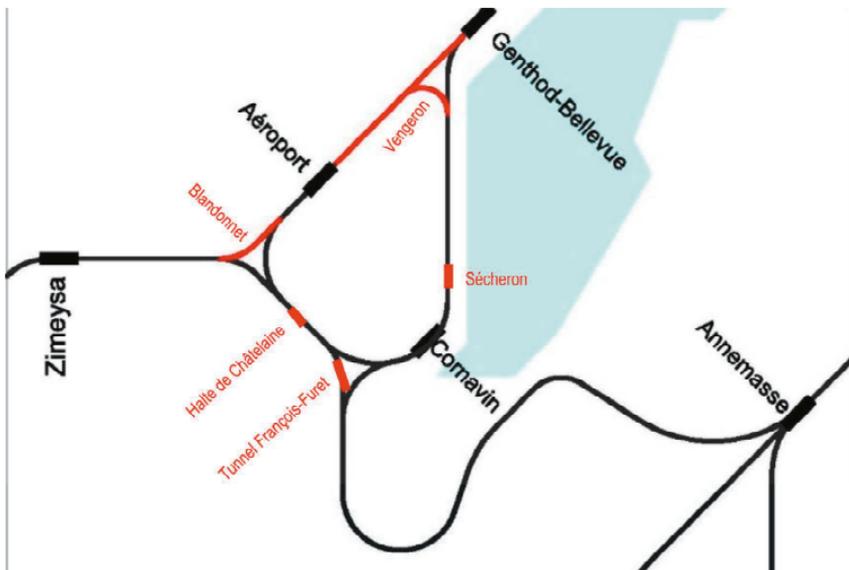
Révisé le 15 février 2021

## Complément aux « Réflexions à l'attention des autorités genevoises » : Les deux aménagements possibles.

a) Vision stratégique de développement du réseau ferroviaire genevois adoptée par le Grand Conseil genevois



b) Boucle ferroviaire de l'aéroport dont le Grand Conseil genevois a refusé l'étude



---

**Objet:** TR: Audition de « GeReR » par la Commission des Transports le 23 février 2021  
**Pièces jointes:** charles\_matthey.vcf

**De:** Charles Matthey <[charles.matthey@bluewin.ch](mailto:charles.matthey@bluewin.ch)>  
**Date:** 24 février 2021 à 13:42:34 UTC+1  
**À:** "Morel Philippe (GC)" <[Philippe.Morel@gc.ge.ch](mailto:Philippe.Morel@gc.ge.ch)>  
**Cc:** "de Chastonay Marjorie (GC)" <[Marjorie.DeChastonay@gc.ge.ch](mailto:Marjorie.DeChastonay@gc.ge.ch)>  
**Objet:** Audition de « GeReR » par la Commission des Transports le 23 février 2021

Monsieur le Député,  
Cher Monsieur,

Lors de l'audition d'hier soir (23 février 2021) devant la Commission de Transports, vous m'avez interrogé sur la compatibilité de la « Boucle de l'aéroport » avec l'horaire cadencé des CFF, question récurrente souvent utilisée par nos détracteurs.

Je tiens à apporter les compléments d'informations et précisions suivants.

Dans son document technique intitulé « [Mémoire technique RW 18012021.pdf](#) » relatif à l'infrastructure proposée, M. Rodolphe Weibel démontre, chiffres à l'appui, la parfaite compatibilité de la « Boucle de l'Aéroport » avec l'horaire cadencé des CFF. Cette démonstration se trouve en pages 19 à 22 dudit document dont vous avez reçu copie avant l'audition.

La démonstration de Rodolphe Weibel se fonde sur les correspondances à Lausanne, selon les prévisions d'horaires « OFT EA 2035 » (Etape d'aménagement 2035), comparées à la situation avec l'hypothèse de l'insertion de la « Boucle » dans le réseau (voir le tableau, page 22).

Rodolphe Weibel conclut sa démonstration en ces termes :

***« L'insertion de la boucle dans le système cadencé ne compromet pas les correspondances à Lausanne. Elles sont de même qualité que celles du concept des administrations des transports et des CFF. »***

Remarque à propos des CFF :

Les CFF possèdent l'un plus important parc immobilier du pays, un patrimoine dont ils retirent d'importants revenus. A ce titre ils ont bien évidemment intérêt à voir se développer de grandes gares dans les centres-villes, d'où leur intérêt pour l'extension de la gare Cornavin qui leur procurerait d'importants revenus supplémentaires.

On peut d'ailleurs s'interroger sur le potentiel conflit d'intérêts entre les CFF, entreprise de transport, et CFF immobilier, au détriment des usagers des transports publics.

Il n'est donc pas étonnant que les CFF comptent parmi les détracteurs de la « Boucle ».

Extrait du site des CFF :

*« Bien plus que des trains: les CFF ne sont pas seulement la plus importante entreprise de transport ferroviaire en Suisse. Ils sont également l'une des principales sociétés immobilières du pays. CFF Immobilier aménage ainsi des gares et leurs zones attenantes en centres de prestations attractifs. »*

En espérant que ces précisions vous seront utiles, je vous prie d'agréer, Monsieur le député, l'expression de ma considération distinguée.

Charles Matthey

Copie à Madame la Députée Marjorie de Chastonay, Présidente de la Commission des Transports

--

Charles Matthey



Garanti sans virus. [www.avast.com](http://www.avast.com)

# Ge<sup>nève</sup> Route et Rail

Adresse postale :

Association

« Genève Route et Rail »

1233 BERNEX

Email : [geneve-route-et-rail@bluewin.ch](mailto:geneve-route-et-rail@bluewin.ch)

<http://www.gerer.ch/>

Office fédéral de l'aviation civile

OFAC

Case postale

3003 Berne

Genève, le 4 janvier 2018

**Concerne : Fiche PSIA pour l'aéroport de Genève - Mise à l'enquête publique**

Mesdames, Messieurs,

Nous nous référons à l'entretien téléphonique du 3 janvier dernier avec Monsieur Roger Bossonnet concernant l'objet susmentionné.

En tant qu'association active dans la promotion des infrastructures routières et ferroviaires dans le canton de Genève, notre action porte sur l'intérêt du bien public. Fort de cet intérêt, deux de nos membres ont assisté à la séance d'information organisée par le Conseil d'Etat du canton de Genève le 30 novembre dernier à propos de l'objet en question. Séance à laquelle participait également l'un de vos représentants.

Nous avons par ailleurs pris connaissance des documents mis en ligne sur votre site internet concernant ce projet mis en consultation, notamment le dossier intitulé « *Projet pour la consultation des autorités et l'information et participation de la population* » du 15.11.2017.

Nous limitant au champ d'activité de notre association, nous avons été particulièrement attentifs à la problématique de l'accessibilité terrestre de l'aéroport telle que présentée dans le dossier technique de votre projet, plus précisément aux pages 35 et 36 du document susmentionné. Nous relevons à la page 36 dudit document :

*« Il est question d'améliorer l'accessibilité au site aéroportuaire par train en mettant en service la liaison ferroviaire Léman-Express (tronçon CEVA) avec transbordement à Cornavin et en améliorant la ligne RER Léman-Express (tronçon Coppet – Genève) ainsi que la ligne ferroviaire Bellegarde – Genève. Le Canton de Genève et les CFF étudient à long terme (au-delà de 2030) un prolongement de la ligne Léman-Express d'Annemasse à l'aéroport sans transbordement à Cornavin. »*

Nous vous communiquons notre position à ce sujet :

1. Il est extrêmement regrettable que les voyageurs soient obligés de changer de train à Cornavin pour atteindre l'aéroport, qui plus est avec des bagages. L'amélioration est donc très médiocre.
2. La desserte de l'aéroport depuis Bellegarde (ligne de La Plaine) et depuis la Côte vaudoise, exception faite du trafic de grandes lignes, ne sera quant à elle, absolument pas améliorée avant longtemps.
3. Il faudra attendre au plus tôt 2040, puisque la planification prévue par la Confédération dans le cadre des EA 2030 /2035 ne prévoit aucune amélioration de la desserte de l'aéroport, pour éviter le transbordement à Cornavin pour les voyageurs en provenance et à destination de la Rive gauche et de la Haute-Savoie ainsi que pour ceux en provenance et à destination de Bellegarde (ligne de La Plaine).
4. Quant aux voyageurs se rendant à l'aéroport depuis les villes et bourgades de la rive droite du Léman (villes desservies par le trafic grandes lignes exceptées), rien n'est prévu à ce jour pour éviter le transbordement ou le rebroussement à Cornavin. L'étude à laquelle il est fait référence dans la fiche PSIA <sup>1</sup> (page 35) prévoit en effet un aménagement du réseau ferroviaire par le biais d'une nouvelle ligne appelée « Raquette » qui relierait Cornavin à l'aéroport par l'est, en direction de Lausanne, ce qui contraindrait les trains à rebrousser. Cette solution complexe et onéreuse nécessiterait par ailleurs la construction d'une nouvelle gare, spécifique à cette ligne, sous la gare actuelle de l'aéroport. Pour l'heure cette solution n'a pas été agréée par la Confédération.
5. La solution « GeReR » que nous préconisons éviterait tous ces transbordements ou rebroussements de trains. Elle ne coûterait que 740 millions, facile d'exécution (chantiers dans des zones peu construites, en dehors du centre de la Ville), elle serait réalisable d'ici 2030 / 2035 si elle est mise à l'étude dès maintenant dans l'étape d'aménagement de PRODES EA 2030 / 2035.

En effet, les transbordements dont il est question dans la fiche PSIA ne sont que la conséquence néfaste de la capacité réduite de la gare de « Genève-Aéroport ».

Pour rappel, la gare de Genève-Aéroport a été mise en exploitation en 1987. Elle est située à l'extrémité du réseau ferroviaire suisse et sa configuration est en impasse. Les trains qui y arrivent de Lausanne, sont contraints d'y effectuer des manœuvres pour pouvoir rebrousser chemin en direction de Cornavin. Ces manœuvres découlent de sa configuration et limitent sa capacité à 8 trains par heure. La gare en accueille actuellement 6, exceptionnellement 7 le matin, et ne dispose donc que d'une réserve de capacité très restreinte. L'extension de la gare Cornavin, désormais entérinée ne changera rien à cette situation, même au-delà des années 2030 <sup>2</sup> !

Cette configuration en impasse induit un doublement du trafic sur l'ensemble du tronçon entre « Genève-Aéroport » et Cornavin, ainsi que dans cette dernière gare elle-même, du fait des retours des convois. Cette situation pénalise l'attractivité de l'aéroport lui-même.

<sup>1</sup> - Fiche PSIA Aéroport de Genève (pages 35 et 36) :

<https://www.newsd.admin.ch/newsd/message/attachments/50349.pdf>

<sup>2</sup> - Voir le « Rapport\_AS\_2030\_35\_FR.pdf » (page 50) :

[https://www.admin.ch/ch/f/gg/pc/documents/2900/Rapport\\_AS\\_2030\\_35\\_FR.pdf](https://www.admin.ch/ch/f/gg/pc/documents/2900/Rapport_AS_2030_35_FR.pdf)

Lors de sa conception dans les années 1980, la gare de Genève-Aéroport a été prévue d'emblée pour pouvoir être transformée ultérieurement et permettre son raccordement à la ligne Genève – Lausanne comme en témoignent des articles de presse de l'époque <sup>3</sup> et la conception architecturale de la « Halle 6 » de Palexpo. Cette volonté conceptuelle témoigne du fait qu'à l'époque au moins, cette configuration en boucle était jugée positivement.

Notre association est intervenue dans le cadre de la « Consultation fédérale sur la prochaine étape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2030/35 », actuellement en cours. Nous vous ferons parvenir par courrier électronique le dossier que nous avons adressé à l'OFT à cet effet. Vous y trouverez notre argumentation, des remarques avec des liens hypertextes vers des références aux documents officiels, nos objections, commentaires et propositions à propos de l'aménagement ferroviaire du nœud de Genève en Rive Droite. La problématique de la gare de Genève-Aéroport trouve une place importante dans notre analyse.

Notre association propose de modifier la configuration du réseau ferroviaire du nœud de Genève en réalisant une « Boucle ferroviaire » en Rive Droite par l'aéroport, seule solution raisonnable et rapidement réalisable, aussi bien techniquement qu'économiquement, pour désenclaver l'aéroport et accompagner son développement d'une offre ferroviaire attractive.

Il est tout à fait envisageable de réaliser cet ouvrage entre 2030 et 2035, selon le calendrier de l'OFT (EA 2035), afin qu'en 2035 l'aéroport de Genève soit convenablement raccordé au réseau ferroviaire régional, interrégional et au « TGL » (Trafic grandes lignes), ainsi qu'au réseau du « Léman-Express » de la Rive Gauche en provenance et à destination d'Annemasse et de Thonon.

Il va sans dire que nous nous tenons à votre entière disposition pour tout complément d'informations.

En vous souhaitons bonne réception de ce courrier et du dossier qui vous parviendra par courrier électronique, et dans l'attente de vos prochaines nouvelles, veuillez agréer, Mesdames et Messieurs, l'expression de nos sentiments distingués.

Au nom de l'Association « Genève Route et Rail »,

Pierre-André Bobillier  
(Premier Vice-Président)

Charles Matthey  
(Second Vice-Président)

---

<sup>3</sup> - Voir l'interview de feu le Conseiller d'Etat Jean-Philippe Maître dans le Journal de Genève du 25 mai 1987

15.02.2021

**Documents annexes mis à disposition des membres de la Commission de Transports par l'association « Genève Route et Rail » lors de l'audition du 23 février 2021.**

\*\*\*\*\*

- L'audition porte sur les pétitions :
  - « [P 2093](#) » : Pour le raccordement du « Léman Express » à l'aéroport (28 avril 2020).
  - « [P 2097](#) » : Pour un traitement cohérent et transparent de l'infrastructure ferroviaire (18 mai 2020). Devenue caduque depuis le 26 juin 2020.
- Courrier du 11 juillet 2018 de « GeReR » à la Commission des Transports nouvellement constituée à la suite des élections cantonales du 15 avril 2018 : <https://www.gerer.ch/contribution-nouvelle-commission/>
- Rappels historiques :
  - Etude initiée par la CCIG et menée par le "Laboratoire de production d'architecture de l'EPFL" en 2009. Rapport "GVA-CUBE" publié en 2010 : [https://www.ccig.ch/files/4/Livret\\_GVACube.pdf](https://www.ccig.ch/files/4/Livret_GVACube.pdf)
  - Proposition de motion « [M 1863](#) » - « Pour une nouvelle zone industrielle de Cointrin » (19 décembre 2009).
- Prise de position de « GeReR » dans le cadre de la mise à l'enquête publique de la « Fiche PSIA pour l'aéroport de Genève » le 4 janvier 2018. Voir fichier annexé :
  - OFAC - Mise à l'enquête Fiche PSIA aéroport LO 04012018.pdf
- Prise de position de « GeReR » lors de la mise à l'enquête publique du « Schéma directeur du réseau sur rail » annexé à la loi sur le réseau de transports publics (LRTP) (janvier/février 2019). Voir fichier annexé :
  - OCT - Mise à l'enquête publique LRTP 06022019.pdf
- Découvrir l'intégralité des ouvrages de la « Boucle ferroviaire de l'aéroport », leurs emplacements géographiques, leurs coûts détaillés, les délais d'exécution dans : « *La boucle ferroviaire de l'aéroport - Mémoire technique* », chapitre 2. (Rodolphe Weibel, 18 janvier 2021). Voir fichier annexé : Mémoire technique RW 18012021.pdf
- Projet vaudois « [Vision 2050](#) » qui intègre une ligne rapide entre Lausanne et Genève, inspirée du « [Livre Blanc - Ligne ferroviaire nouvelle entre Genève et Lausanne – Citrap-Vaud 2014](#) » - Auteur : « Citrap-Vaud » avril 2014, cautionné par « Citrap-Genève ». Les raccordements au réseau ferroviaire genevois figurent à la page 27.
- Réflexions à l'attention des autorités genevoises - Infrastructure ferroviaire de Genève (rév. 15 février 2021). Voir fichier annexé : « Réflexions relatives à l'infrastructure ferroviaire de Genève 07082020.pdf »
- Compilation des débats extraits du [mémorial de la séance plénière](#) du Grand Conseil du 26 juin 2020 à 16h00 au cours laquelle les « [PL 12525](#) » et « [PL 12553](#) » ont été traités. Voir fichiers annexés :
  - Compilation mémorial GC PL 12525 26062020.pdf
  - Compilation mémorial GC PL 12553 26062020.pdf

Charles Matthey, 15 février 2021

mardi, 2 février 2021

**Compilation du mémorial de la séance du Grand Conseil du 26 juin 2020 à 16h00**

Le vendredi 26 juin 2020, réuni en séance plénière, le GC a accepté « [PL 12553](#) »

- Projet de loi du Conseil d'Etat modifiant la loi sur le réseau des transports publics (LRTP) (H 1 50) – Projet qui intègre le « Schéma directeur du réseau sur rail ».

==== Compilation du mémorial du Grand Conseil – « Traitement du [PL 12553-A](#) » =====

**Le président.** Voici la prochaine urgence: les points liés PL 12553-A et PL 12554-A. Nous les traitons en catégorie II, trente minutes. La parole revient à M. Rémy Pagani.

**M. Rémy Pagani** (EAG), rapporteur de majorité. Merci, Monsieur le président. Mesdames et Messieurs les députés, chers collègues, je serai bref. Le montant dont il est question dans le premier projet de loi est conséquent, il s'agit de 826 millions et quelques centaines de milliers de francs. La Confédération participera à hauteur de 166 millions et l'Etat de Genève accordera une subvention de 77 millions aux communes pour la réalisation des aménagements en surface. C'est donc une coquette somme que nous allons voter maintenant.

Dans le deuxième projet, 53 millions sont prévus pour les aménagements en surface de la gare Cornavin, dont l'extension vient d'être validée par notre vote négatif du PL 12525, ainsi que pour les lignes de bus à haut niveau de service qui transiteront sur la route de Saint-Julien et depuis le rond-point de Rive jusqu'à l'aéroport. Il s'agit là d'infrastructures déterminantes pour notre région.

Je vous rappelle que nous formons une communauté interrégionale, internationale et intercantonale de plus d'un million d'habitants et que nous devons mettre à disposition des équipements performants. Or nous sommes aujourd'hui en retard par rapport au défi climatique qui nous attend. Je vous recommande donc, au nom de la majorité de la commission, de faire droit à ces deux projets de lois qui sont liés, mais qui ont été traités de manière différenciée; nous avons auditionné de nombreuses personnes pour questionner l'ensemble des propositions qui nous ont été soumises par le département. Je vous remercie de votre attention.

**M. François Baertschi** (MCG), rapporteur de première minorité. On se trouve, autant pour le projet de loi 1253 que pour le 1254 - ou plutôt pour le 12553 et le 12554, excusez-moi, face à des paquets ficelés, c'est-à-dire qu'on n'a pas de réelle possibilité d'agir, de soutenir telle position et de ne pas accepter telle autre. Notre groupe a déposé un amendement au premier texte, mais il faudrait tant modifier ces deux projets de lois pour qu'ils soient acceptables que cela nous semble impossible, malheureusement: on doit adopter ou rejeter le tout en bloc. Nous le déplorons, parce que certains éléments nous conviennent tout à fait alors que nous ne pouvons absolument pas en valider d'autres qui nous déplaisent. C'est la raison pour laquelle le groupe MCG refusera les deux projets de lois.

De manière générale, le MCG est favorable au développement des transports publics, mais pas n'importe comment et certainement pas à l'occasion d'une folle course en avant qui n'est pas réfléchie et qui nous conduit à détruire des espaces verts, à défigurer des villages et à rendre infernales les conditions de vie des chauffeurs de taxi à Cornavin.

Parmi les points que nous contestons, il y a la création de lignes transfrontalières, qui se voient favorisées par les deux textes de lois, de même que la mise en place d'une ligne de bus à haut niveau de service - BHNS - en direction des Esserts. En effet, cela détruira complètement le plateau de Pinchat, parce qu'il n'est pas possible de respecter la zone qui se trouve entre le rondou de Carouge et Pinchat: on va soit supprimer de la terre agricole, soit abattre des arbres - apparemment, ce sera l'un ou l'autre. En commission, personne n'a été capable de nous indiquer avec précision quels aménagements sont prévus. En fait, ce qu'on doit faire ici, c'est donner carte blanche aux démolisseurs de la nature genevoise !

Par ailleurs, on peut s'interroger quant au développement des lignes de tram, qui sont quand même très coûteuses pour un nombre de kilomètres relativement limité, alors que la technologie TOSA - le bus électrique rechargeable - est maintenant aboutie et nous offrirait de bien meilleures solutions. Je continue, parce qu'on est obligé de parler de tout, il s'agit ici d'un fourre-tout parfaitement incohérent: si on vote ces projets de lois, on sera obligé de construire à Perly une nouvelle route de contournement, mais pas pour soulager les villages genevois comme Soral et Chancy, non: on va construire une route de contournement et on se retrouvera avec un doublon, ligne de tram et ligne de bus à haut niveau de service...

*Le président.* Vous passez sur le temps de votre groupe, Monsieur.

*M. François Baertschi.* Merci, Monsieur le président. Autre problème, l'aménagement de la place Cornavin: on va mettre les pauvres chauffeurs de taxi en sous-sol, dans le garage souterrain, au sein d'un espace qui n'est pas conçu pour des véhicules en attente. La pollution causera des dégâts sans doute irréparables pour la santé des chauffeurs et celle de leurs clients. Il serait beaucoup plus logique de laisser les taxis en surface ou alors de disposer d'un espace en sous-sol qui soit véritablement adapté. On nous a dit qu'on allait augmenter la ventilation, mais c'est insuffisant, on prévoit là quelque chose qui sera infernal à plusieurs niveaux.

En résumé, Mesdames et Messieurs, il n'est pas du tout raisonnable de voter ces paquets ficelés qui seront désastreux, on s'en plaindra pendant des lustres. Je vous donne d'ores et déjà rendez-vous dans quelques années, puisqu'il y a visiblement une majorité pour accepter ces deux projets de lois, et vous constaterez leurs conséquences très néfastes pour la population genevoise. Par conséquent, votez non aux projets de lois 12553 et 12554 !

**M. Stéphane Florey** (UDC), rapporteur de deuxième minorité. Mesdames et Messieurs, mon rapport de minorité ne porte que sur le PL 12554 et j'annonce d'ores et déjà que l'UDC soutiendra le PL 12553 qui modifie la H 1 50. En ce qui concerne le PL 12554, la minorité que je représente relève trois problèmes majeurs. Premièrement, comme l'a dit notre collègue François Baertschi, on a affaire ici à un paquet ficelé, ce qui restreint nos possibilités de ne s'opposer qu'à une certaine partie du projet alors même que d'autres de ses aspects ne poseraient pas problème, et puisqu'il est compliqué de dissocier les différents éléments, cela nous oblige à rejeter le texte dans son ensemble.

Ensuite, il y a la question des chauffeurs de taxi. La commission des travaux a refusé de les auditionner, ce qui est fortement dommageable d'une part en raison du droit d'être entendu, d'autre part eu égard à la démocratie en général, ce d'autant que le Conseil d'Etat a partiellement induit en erreur la commission en prétendant qu'ils avaient été invités à collaborer et avaient participé aux discussions à propos des futurs aménagements alors que ce n'est absolument pas vrai. Les chauffeurs de taxi n'ont été conviés qu'une seule fois, mais ce n'était pas pour être entendus, c'était uniquement pour qu'on leur explique à quelle sauce ils allaient être mangés ! C'est un problème, parce qu'ils étaient venus avec un certain nombre de propositions que l'Etat n'a absolument pas prises en compte, des propositions qui portaient essentiellement sur les possibilités d'accès à la place Cornavin qui leur resteraient; bien évidemment, ils ne sont pas satisfaits de se retrouver en souterrain. Comme on le sait - on en a déjà débattu ici - la corporation des taxis est actuellement assez sinistrée, et les chauffeurs redoutent...

*Le président.* Vous parlez sur le temps du groupe, Monsieur Florey.

*M. Stéphane Florey.* ...un manque de visibilité en étant relégués au sous-sol et, par conséquent, une perte de revenus.

Le troisième problème de ce projet de loi a été soulevé par le GTE qui nous a fait part d'un certain nombre d'observations, notamment sur les accès à Cornavin et l'interdiction de traverser la gare; ses membres ont également émis des propositions, mais l'Etat a naturellement refusé d'en tenir compte ou d'entrer en matière dessus, arguant qu'il ne s'agit que d'un crédit d'étude et que des solutions seraient trouvées d'ici le dépôt du crédit d'investissement. On sait très bien où cela va nous mener: dans quelques mois, nous serons saisis d'un projet de loi d'investissement dans lequel aucune des remarques n'aura été prise en considération, et les grands lésés de cette affaire seront les chauffeurs de taxi en particulier et les milieux économiques en général - le GTE, qui représente en effet l'ensemble des milieux économiques, a émis de sérieux doutes quant à la pertinence de ce projet de loi.

C'est pour ces raisons que je demande un renvoi en commission: nous voulons procéder à l'audition des chauffeurs de taxi et terminer nos travaux de manière convenable. Je vous remercie.

*Le président.* Merci, Monsieur. Votre demande de renvoi ne porte que sur le PL 12554-A, c'est bien cela ? (*Un instant s'écoule.*) Monsieur Florey ? (*Un instant s'écoule.*)

*Une voix.* Il a dit oui.

*M. Stéphane Florey.* C'est exactement ça, oui.

**Le président.** Parfait. Les autres rapporteurs souhaitent-ils se prononcer sur cette requête ? Monsieur Paganì ou Monsieur Baertschi ? Allez-y, Monsieur Paganì.

**M. Rémy Paganì** (EAG), rapporteur de majorité. Merci, Monsieur le président. Mesdames et Messieurs, nous avons étudié ces deux projets de lois durant dix séances ! Le canton - notre canton - a besoin de ces investissements, il n'est pas question d'un renvoi en commission. D'ailleurs, je n'en vois pas l'intérêt, puisque tout a été dit lors des travaux, les auditions ont été menées. Si au moins certaines auditions avaient été refusées, mais cela n'est pas le cas, donc je recommande le refus du renvoi.

**M. François Baertschi** (MCG), rapporteur de première minorité. Mais c'est complètement faux, Monsieur Pagani, c'est une contrevérité ! L'audition des associations représentant les taxis a été refusée alors que ceux-ci avaient formellement demandé d'être entendus ! C'est précisément ce que nous voulons examiner en commission, il s'agit tout de même de leurs conditions de vie. On ne peut pas faire preuve de tant de mauvaise foi et travestir la réalité, il faut véritablement effectuer une consultation. Après, il ne faut pas s'étonner s'il y a des plaintes et du désordre à Genève, on ne peut pas jouer ainsi avec la vie des gens, les chauffeurs de taxi ne sont pas des esclaves, malheureusement - non, je veux dire heureusement, heureusement ! (*Rires.*) Pas encore !

*Le président.* Monsieur Baertschi, en ce qui concerne le renvoi en commission, c'est oui ?

*M. François Baertschi.* Bien sûr, je suis pour le renvoi en commission ! Excusez-moi, j'en perds mes moyens.

**Le président.** Je vous remercie. Oui, Monsieur Pagani ?

**M. Rémy Pagani** (EAG), rapporteur de majorité. Une petite précision: l'audition des chauffeurs de taxi ne se justifiait qu'au regard de l'aménagement de la gare Cornavin. Faut-il rappeler à mes collègues députés le capharnaüm auquel on est confronté quand on sort de la gare depuis maintenant quinze ans ? Si certains veulent perpétuer ce désordre... Dans de nombreuses gares, les taxis récupèrent leurs passagers au sous-sol et ça ne pose aucun souci, donc je ne vois pas le problème ici. Je répète qu'il est question d'une somme extrêmement importante et je ne vois pas la nécessité de cette audition.

**Le président.** Merci, Monsieur. Je cède maintenant la parole à M. le conseiller d'Etat Serge Dal Busco sur le renvoi en commission du PL 12554-A.

**M. Serge Dal Busco**, conseiller d'Etat. Je vous remercie, Monsieur le président. Mesdames les députées, Messieurs les députés, je vous prie de ne pas accepter la demande de renvoi en commission. Non seulement ces deux objets ont été étudiés pendant de très, très longues séances, mais surtout celui pour lequel le renvoi a été sollicité ne porte pas sur la thématique évoquée par les demandeurs du renvoi ! Ils nous parlent du réaménagement du parking, mais ce texte ne concerne pas du tout cette question, il a trait à l'agencement des voies de tram dans ce secteur: on les remet en place, on propose de les réorganiser de manière beaucoup plus rationnelle, mais fondamentalement, il ne s'agit pas, au travers de ce projet de loi, de traiter la problématique que d'aucuns voudraient voir abordée en commission. Dès lors, je vous recommande de rejeter cette requête.

**Le président.** Je vous remercie, Monsieur le conseiller d'Etat. Nous procédons au vote sur le renvoi du PL 12554-A à la commission des travaux.

**Mis aux voix, le renvoi du rapport sur le projet de loi 12554 à la commission des travaux est rejeté par 68 non contre 16 oui et 1 abstention.**

**Le président.** Nous continuons les débats avec le député Thomas Wenger, à qui je donne la parole.

**M. Thomas Wenger** (S). Merci, Monsieur le président. Mesdames les députées, Messieurs les députés, le parti socialiste, cela ne vous étonnera pas, acceptera ces deux projets de lois. Pourquoi ? Parce qu'il est important que Genève rattrape son retard en matière de rail, en ce qui concerne non seulement le RER, mais également les voies de tram. Nous avons environ trente ans de retard par rapport à une agglomération comme Zurich qui a compris il y a déjà trente, quarante ans qu'il fallait investir dans le ferroviaire et bénéficier des financements de la Confédération. Nous sommes en train de rattraper ce retard avec le Léman Express, inauguré en décembre de l'année passée, ainsi qu'avec ces projets qui vont pouvoir avancer grâce aux crédits d'étude. On sait qu'il faut des années, voire des décennies, pour réaliser certains ouvrages, donc c'est vraiment maintenant qu'il faut voter ces textes.

On a parlé de la nouvelle diamétrale qui partirait de Bernex, passerait par les Cherpines, rejoindrait l'actuel Léman Express à Lancy-Pont-Rouge, continuerait vers Cornavin et les Nations avant de rejoindre l'aéroport puis le Mandement; bien entendu, nous soutenons ce développement ferroviaire important. S'agissant du tram, plusieurs projets sont dans le pipeline depuis un moment et nous espérons qu'il sera possible d'accélérer les choses, notamment la ligne qui doit d'abord être étendue au Grand-Saconnex, ensuite à Ferney-Voltaire, celle qui doit aller vers les Cherpines et Saint-Julien, et enfin la réorganisation du noeud de Cornavin - le sujet a déjà été évoqué.

Il y a aussi des développements de bus, que ce soit des BHNS, c'est-à-dire des bus à haut niveau de service, ou des trolleybus, sans parler du TOSA, ce fameux transport électrique à biberonnage, comme on dit, qui ralliera Rive aux futurs Communaux d'Ambilly. Au parti socialiste, nous avons juste une petite déception concernant le prolongement du tram depuis le CERN vers Saint-Genis, qui sera a priori un BHNS... Enfin, justement, ce ne sera pas une extension de tram, mais un BHNS, et nous aurions préféré une ligne de tram.

Deux projets nous tiennent particulièrement à cœur. Le premier, c'est la rénovation du tunnel du Furet dont on parle depuis quelques années. Bon, il y a des problèmes de cisaillement de l'autre côté du tunnel... Je vous passe les détails techniques, mais cela permettrait au Léman Express de relier Annemasse et Lancy-Pont-Rouge à l'aéroport sans passer par la gare Cornavin. Ce serait vraiment bien de pouvoir avancer dans cette opération. Le second dépend moins du canton, mais je pense que nous devons en être partie prenante, c'est la réhabilitation de la ligne du Tonkin, dite du barreau sud, qui raccorderait Evian à Saint-Gingolph, en Valais, ce qui permettrait réellement de boucler la boucle, mais cette fois autour du lac Léman. Le parti socialiste soutiendra donc ces deux projets de lois, car nous devons mener une politique ferroviaire ambitieuse pour Genève. Merci. *(Applaudissements.)*

**M. François Lance** (PDC). Mesdames et Messieurs les députés, il est temps d'avancer sur ces différents projets indispensables pour l'avenir de la mobilité dans la région genevoise, que ce soit l'extension souterraine de Cornavin, le réaménagement des abords de la gare, le prolongement des lignes de tram ou les nouvelles lignes de bus à recharge rapide.

Un mot maintenant concernant l'amendement du groupe MCG: le problème de la suppression des places de parking en lien avec l'arrivée du tram au chemin des Palettes, au Grand-Lancy, est discuté entre la commune et le département depuis des années, malheureusement sans qu'une solution satisfaisante pour les deux parties ait été trouvée. Un compromis a été négocié en maintenant 40 places sur les 190 afin de ne pas retarder les procédures. Cela étant, depuis quelques mois, des travaux liés au chauffage à distance ont provoqué la suppression temporaire de plusieurs places de parking dans le quartier des Palettes, et cela n'a pas causé de levée de boucliers au sein de la population.

Enfin, la commune a construit devant Etoile-Palettes, à sa charge, un parking de 220 places pour moitié destinées à la location, pour moitié ouvertes au public; cet ouvrage, qui lui a coûté plus de 11 millions de francs, est aujourd'hui largement sous-occupé. L'amendement exige que l'Etat construise 60 places de parking en ouvrage, ce qui est contraignant et pas du tout réaliste, d'autant plus qu'aucun lieu ne serait disponible pour les accueillir; il faut donc le refuser. Le groupe PDC acceptera bien entendu les projets de lois 12553 et 12554 pour le financement de ces futures infrastructures. *(Applaudissements.)*

**Le président.** Merci, Monsieur le député. Je passe maintenant la parole à M. Olivier Cerutti pour cinquante secondes.

**M. Olivier Cerutti** (PDC). Merci, Monsieur le président. Mesdames et Messieurs les députés, quand un couple se marie, il aime bien faire une démonstration publique; nous soutenons donc notre magistrat Serge Dal Busco aujourd'hui. Toutefois, en matière de panier de la ménagère, nous aimerions juste lui rappeler que nous souhaitons aussi qu'on respecte ces fameux rings qu'on trouve à Vienne et à Berlin, nous aimerions en retrouver un peu l'esprit au boulevard Georges-Favon. Je vous remercie, Monsieur le conseiller d'Etat.

**Mme Adrienne Sordet** (Ve). Mesdames les députées, Messieurs les députés, sans surprise, contrairement au MCG, le groupe des Verts ne peut que se réjouir de ces deux projets de lois. Il était temps qu'ils soient déposés puisque, comme cela a été dit, certains de ces projets ont été évoqués il y a dix ans déjà. Nous encourageons d'ailleurs le conseiller d'Etat en charge à produire davantage de textes semblables, des textes qui privilégient les transports publics ainsi que les modes de transports doux tout en respectant - je rassure tout de suite la droite - la LMCE. Par ailleurs, ces différentes mesures sont en complète adéquation avec les objectifs du plan directeur cantonal.

On peut mentionner la desserte de contournement de Perly-Certoux, le tram de Saint-Julien direction les Cherpines de même que la liaison prévue pour les Communaux d'Ambilly. Le projet de gare ferroviaire entre les Vernets et Zimeysa est également intéressant, tout comme le réaménagement de la place Cornavin. Toutefois, notre groupe déplore un manque de vision s'agissant des rails de tram qui y seront enlevés. En effet, ceux-ci représentent un investissement relativement récent, et il serait dommage, à notre sens, de les retirer complètement. Nous attirons donc l'attention du Conseil d'Etat sur cet aspect-là du projet afin qu'il soit revu.

Là où le groupe des Verts peut rejoindre le PLR en partie, c'est sur les propos d'un commissaire qui figurent dans le rapport: «Ils sont convaincus sur le projet, mais pas sur la manière dont la mobilité est traitée à Genève.» Alors attention, remis en contexte, le PLR parle de voitures, et il est clair que le groupe des Verts n'est pas pour ces dernières, raison pour laquelle nous allons d'ailleurs refuser l'amendement MCG. Par contre, il est vrai que l'on peut s'interroger quant à la manière dont la mobilité est traitée à Genève: à nos yeux, elle mérite beaucoup mieux et un traitement plus rapide en ce qui concerne les transports publics et les modes de transport doux.

Bref, pour en revenir aux projets de lois, ils ne constituent que le balbutiement de ce à quoi un canton avec une mobilité agréable, cohérente, rapide et durable devrait ressembler; s'ils permettent de rattraper en partie le retard pris, nous invitons malgré tout le magistrat à ne pas s'arrêter là, à poursuivre sur sa lancée et à mettre les bouchées doubles en matière de transports publics et de mobilité douce. Je vous remercie. *(Applaudissements.)*

**Le président.** Merci, Madame la députée. Monsieur Pagani, vous avez la parole pour deux minutes cinquante-sept.

**M. Rémy Pagani** (EAG), rapporteur de majorité. Monsieur le président, merci. Juste pour enfoncer le clou en ce qui concerne la suite des opérations, je répète, puisque cela a déjà été dit, que la ligne du Tonkin doit effectivement être remise en route ! Je rappelle à celles et ceux ici qui l'auraient oublié qu'elle permettra non seulement de rejoindre Berne en passant par le côté sud du lac dans le même temps qu'en empruntant le versant nord, mais également d'économiser une demi-heure pour se rendre à Milan. C'est une question vitale face à la dégradation du climat, nous devons investir dans le ferroviaire, c'est le seul moyen de pérenniser nos déplacements à long terme. En effet, on le sait, pour des trajets de moins de mille kilomètres, les avions sont dépassés.

S'agissant de la boucle autour de la basilique de Notre-Dame, on en vient à une question beaucoup plus terre à terre, si j'ose dire: les études montreront peut-être que le tram ne devra plus passer sous le tunnel de Montbrillant, ce qu'il fait aujourd'hui, mais simplement descendre la rue de la Servette; de toute façon, son tracé sera déplacé pour permettre la construction de la gare souterraine qui débutera dans quelques années. Bon, je laisse le Conseil d'Etat décider s'il maintiendra cette boucle, puisque c'est lui qui pilote les travaux, mais je ne vois aucune pertinence à la réaliser, car elle sera obsolète très rapidement. Il nous a été dit en commission que tous les trams qui fréquenteront la gare Cornavin seront bientôt bidirectionnels, donc cette boucle est complètement inutile. D'ailleurs, dans quelques années - d'ici cinq ou six ans, je dirais - toutes les boucles seront inutiles, l'ensemble des trams de notre république seront bidirectionnels. Voilà ce que j'avais envie de souligner.

Il s'agit d'un investissement conséquent pour notre collectivité, je le rappelle, d'un pas en avant important pour mettre en oeuvre des projets structurants qui ont certes pris du retard, mais qui permettront à tout un chacun de faire de vrais choix de mobilité, d'avoir la possibilité de se déplacer en transports en commun, que ce soit pour aller à son travail, pour se rendre en Suisse ou pour voyager dans toute l'Europe. Je vous remercie de votre attention.

**M. Jacques Béné** (PLR). Petite précision par rapport à ce qu'a dit M. Pagani tout à l'heure à propos du PL 12553: il ne s'agit pas d'un montant de plus de 800 millions, mais d'une adaptation de la H 1 50 pour une centaine de millions; les 800 millions, c'est ce qui avait été voté en 2013. Pour notre part, nous y sommes tout à fait favorables.

Maintenant, concernant le PL 12554 qui nous est proposé, on parle évidemment d'une infrastructure essentielle pour le canton, il ne s'agit pas de la remettre en question, d'autant plus que ce projet respecte la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, adoptée en 2016; en ce sens, le PLR y est très sensible. La LMCE avait fait l'objet d'une large concertation avec l'ensemble des milieux concernés, un consensus avait été trouvé pour une saine paix des transports; malheureusement, cette saine paix des transports a été rompue, lors d'une nuit de mai, par notre gouvernement qui, lui, préfère la guerre de la mobilité à des fins que j'ai encore un peu de peine à saisir.

On a compris, en lisant la «Tribune de Genève» du jour, que cette guerre allait durer, puisque ce n'est plus du temporaire, mais du définitif: toutes les pistes cyclables créées depuis le 12 mai vont s'enraciner sous couvert de crise sanitaire. Cet argument fallacieux pour imposer aux Genevois une hérésie - les TPG, le vélo ou rien - constitue à mon avis une faute majeure du Conseil d'Etat, qui confond en l'occurrence mobilité et immobilité, c'est un vrai gâchis. Il suffit de se rendre sur le boulevard Georges-Favon ou sur les quais à n'importe quelle heure de la journée pour constater les dégâts: dégât d'image pour nos instances politiques qui sont largement critiquées, dégâts financiers parce que la population va finir par s'opposer à tout pour éviter le pire et enfin dégâts pour le tissu économique, les entreprises se plaignant de ne plus pouvoir travailler, puisqu'elles ne peuvent tout simplement plus se déplacer. Je résume: le peuple genevois n'a plus de Conseil d'Etat, il ne lui reste plus qu'un «Conseil dégâts» - et dégâts au pluriel, s'il vous plaît ! (*Applaudissements.*)

Mesdames et Messieurs, certaines contraintes peuvent être acceptées par la population si elles sont raisonnables. Or les décisions prises sans aucune consultation ni concertation ne sont pas raisonnables et donc inévitablement vouées à l'échec. Le PLR a toujours voté - toujours voté ! - toutes les pistes cyclables, tous les projets de développement des transports publics. (*Le président agite la cloche pour indiquer qu'il reste trente secondes de temps de parole.*) La seule fois où il ne l'a pas fait, c'est quand il a invité la population à refuser l'IN 144 en mai 2011, parce que celle-ci allait trop loin. Alors, Mesdames et Messieurs, le PLR votera ces deux projets de lois, car il ne souhaite pas monter les Genevois les uns contre les autres; c'est ce qui fait le lit du populisme et cela n'a jamais été la vision de société que défend le PLR. Par contre, Mesdames et Messieurs du «Conseil dégâts», faites attention: le risque est grand que cela ne soit plus le cas...

*Le président.* Merci...

*M. Jacques Béné.* ...à l'avenir. On veut bien être consensuels, mais on attend du respect, on en a marre qu'on se foute de nous, de nos entreprises...

*Le président.* C'est terminé.

*M. Jacques Béné.* ...et de nos concitoyens. Je vous remercie.

*Des voix.* Bravo ! (*Applaudissements.*)

**Le président.** Bon, évitons les termes exagérés. (*Commentaires.*) La parole... (*Commentaires.*) Non, c'est l'expression ! La parole est maintenant à M. le député Stéphane Florey pour une minute et sept secondes.

**M. Stéphane Florey** (UDC), rapporteur de deuxième minorité. Merci, Monsieur le président. La minorité que je représente regrette que ce Grand Conseil vote des projets de lois sous le régime du mensonge. Je réitère ce que j'ai déjà dit: le Conseil d'Etat a foncièrement menti et continue à le faire, parce qu'on a beau dire ce qu'on veut, les chauffeurs de taxi sont les principaux concernés par le réaménagement de la place Cornavin. Or ils n'auront pas été entendus, ils n'auront pas participé aux travaux de consultation, leurs propositions auront été balayées, tout comme celles du GTE qui, s'il a bien été consulté, n'a en tout cas pas été écouté, et nous le déplorons. Je vous remercie. (*Applaudissements.*)

**M. François Baertschi** (MCG), rapporteur de première minorité. En matière de mobilité, c'est le règne de la contrevérité et du désordre institutionnel. Nous le déplorons et, par signe de protestation, nous rejeterons les deux projets de lois.

**M. Serge Dal Busco**, conseiller d'Etat. Mesdames les députées, Messieurs les députés, c'est vrai: la mobilité à Genève n'est de loin pas satisfaisante. C'est précisément la raison pour laquelle il y a deux ans, presque jour pour jour, j'ai accepté de prendre en charge cette politique publique, que j'ai abordée avec beaucoup d'enthousiasme et de détermination. Ce dont nous parlons aujourd'hui, ce sont des projets structurants sur le long terme, voilà l'essentiel, et je constate avec plaisir qu'une belle majorité se dessine pour voter ces deux projets de lois, une majorité qui se préoccupe de l'avenir. C'est ça qui compte, Mesdames et Messieurs !

Les problèmes de mobilité ne se résolvent pas en une nuit, sachez-le; ils se résolvent, j'en suis absolument convaincu, par des projets structurants sur le long terme portés par une vision assumée - comme tout à l'heure lorsque vous avez refusé l'entrée en matière sur la fameuse boucle - puis en faisant preuve de constance. Et s'agissant de constance, il faut replacer les choses dans leur contexte: la fameuse LMCE, que chacune et chacun célébraient en fumant le calumet de la paix des transports il y a quatre ans, contient absolument tout. J'ai indiqué au début de la législature que j'en faisais ma feuille de route, notre feuille de route. Tout y figure, il suffit de prendre la peine de la lire avec honnêteté et lucidité.

A travers ce que nous proposons, à travers ces projets-ci comme à travers d'autres projets à plus court terme, pour lesquels je conviens que la méthode utilisée a pu surprendre, nous ne faisons rien d'autre qu'appliquer la loi qui a été décidée par votre Grand Conseil, puis entérinée par le peuple. Si quelqu'un estime que la loi n'est pas respectée, eh bien il existe des moyens pour le faire savoir. A cet égard, j'observe que ce parlement, lors de sa dernière session, a voté à une large - et surprenante - majorité une résolution demandant l'extension et l'amélioration de ce qui a été réalisé au mois de mai.

Mesdames et Messieurs, revenons à l'essentiel: ce qui résulte de ces deux projets de lois, c'est une feuille de route pour des investissements dans nos projets structurants. Dans son intervention, M. Béné a très justement relevé que nous ne sommes pas en train de voter, comme certains le prétendent, des investissements à hauteur de 800 ou 900 millions, nous procédons simplement à un ajustement de l'image que nous avions du développement de nos infrastructures en 2013 ou 2014 - c'est cette année-ci que nous l'avions validé. Nous devons opérer cette adaptation: certains projets sont revus, d'autres émergent, d'autres encore sont mis en avant, et c'est de cela qu'il s'agit aujourd'hui.

Votre confirmation, par le vote de ces projets de lois, nous permettra d'assurer une constance au-delà - bien au-delà - de la législature en cours, une constance nécessaire si nous voulons un jour véritablement célébrer une mobilité beaucoup plus équilibrée qu'elle ne l'est actuellement et fumer le calumet de la paix en ce qui concerne les transports. Au nom du Conseil d'Etat, Mesdames et Messieurs, je vous invite à soutenir ces deux textes avec enthousiasme. Merci.

**Le président.** Je vous remercie, Monsieur le conseiller d'Etat. A présent, nous procédons au vote d'entrée en matière sur le PL 12553.

**Mis aux voix, le projet de loi 12553 est adopté en premier débat par 75 oui contre 16 non et 1 abstention.**

**Deuxième débat**

**Mis aux voix, le titre et le préambule sont adoptés.**

**Le président.** Nous sommes saisis de deux amendements de M. Christian Flury. Voici le premier:

«Art. 4, al. 1, lettre b, chiffre 3, lettre d (nouvelle, les lettres d à f anciennes devenant les lettres e à g)  
d) Sur le territoire de la commune de Lancy, au niveau des mesures d'accompagnement, il est prévu le remplacement d'au moins la moitié des places de stationnement supprimées en surface par des places à construire en ouvrage.»

Monsieur Flury, vous avez trente-huit secondes pour présenter cet amendement.

**M. Christian Flury** (MCG). Merci, Monsieur le président. Mesdames et Messieurs les députés, chers collègues, avec ce petit amendement, nous vous demandons d'ajouter 3 petits millions à l'enveloppe globale de 826 800 000 francs pour créer une soixantaine de places sur la commune de Lancy. On parle d'un secteur déjà fortement densifié, où de gros projets immobiliers sont en cours, et la pression sur les stationnements est énorme. En l'état actuel, sans cet amendement, ce sont 150 places de parc qui vont disparaître.

Alors j'entends bien l'ancien maire de Lancy, qui dispose d'un parking sous sa maison, dire que ce n'est pas possible; à Lancy, quand on ne veut pas, on ne peut pas, et ce même monsieur veut que les habitants du quartier fassent 500 ou 600 mètres à pied pour récupérer leur véhicule ! Assurément, ces parkings permettront une meilleure acceptation de l'arrivée du tram par la population. Je vous remercie.

**Le président.** Merci, Monsieur. Je précise que les 3 millions que vous évoquez figurent sur votre amendement suivant, que nous discuterons tout à l'heure. La parole est à M. Florey pour vingt secondes... sur l'amendement.

**M. Stéphane Florey** (UDC), rapporteur de deuxième minorité. Merci, Monsieur le président. J'espère qu'il s'agira là du dernier mensonge de notre collègue François Lance, puisqu'il nous quitte après ! La population n'est pas satisfaite, comme il le prétend, de la suppression des places de stationnement, il n'y a qu'à voir où les gens se parquent la nuit: ils se parquent sur les zones de travaux...

*Le président.* J'avais dit sur l'amendement !

*M. Stéphane Florey.* ...donc nous sommes bel et bien en manque de places ! L'UDC soutiendra bien évidemment...

*Le président.* Merci, Monsieur Florey, c'est terminé...

*M. Stéphane Florey.* ...les deux amendements et vous invite à faire de même, Mesdames et Messieurs. La seule chose que nous regrettons, c'est qu'ils ne demandent pas de compensation pour la totalité, mais seulement pour une petite partie...

*Le président.* Voilà, c'est vraiment terminé.

*M. Stéphane Florey.* ...des places supprimées. Je vous remercie.

**M. Rémy Pagani** (EAG), rapporteur de majorité. Je relève ironiquement que les mêmes partis qui disent vouloir compenser les places de parking vont voter contre la loi sur la compensation en septembre prochain, alors que celle-ci est tout à fait légitime...

*Le président.* Sur l'amendement, s'il vous plaît !

*M. Rémy Pagani.* Cela étant dit, Monsieur le président, je rappelle à mes collègues que dans toute la couronne urbaine, les parkings sont à moitié vides ! Certes, les parkings-relais jouent leur rôle, mais la collectivité perd aujourd'hui de l'argent pour construire des parkings qui ne sont plus utilisés, donc on va nous faire...

*Le président.* Monsieur, exprimez-vous sur l'amendement, s'il vous plaît !

*M. Rémy Pagani.* ...nous faire... Il faut juste arrêter de nous critiquer et de prétendre qu'on dit des contrevérités, voire des mensonges !

*Le président.* Merci.

*M. Rémy Pagani.* C'est une réalité, Mesdames et Messieurs: allez voir dans les parkings-relais, ils sont à 20% vides, voilà la réalité actuelle !

**Le président.** C'est terminé, Monsieur. La parole revient à M. Jacques Blondin pour vingt secondes.

**M. Jacques Blondin** (PDC). Merci, Monsieur le président, ce sera court. J'interviens en tant que chef de groupe pour faire une petite remarque par rapport à ce qui a été dit: les invectives à l'adresse des députés n'ont pas leur place ici, je souhaiterais qu'on fasse preuve d'un peu plus de respect. Merci. (*Applaudissements.*)

**M. Serge Dal Busco**, conseiller d'Etat. Je ne sais pas s'il s'agit du bon amendement, mais de toute façon, Mesdames et Messieurs, je vous recommande de rejeter les deux. Premièrement, ils n'ont pas leur place dans une loi-cadre comme celle-ci. Deuxièmement, ils ne se justifient pas fondamentalement. M. Lance, qui connaît parfaitement non seulement les questions de transport, mais également le territoire de sa commune, a très justement relevé que des solutions de compromis ont été trouvées - même si, comme toutes les solutions de compromis, elles ne sont pas satisfaisantes pour tout le monde.

J'aimerais encore rappeler une chose: nous sommes en train de réaliser une infrastructure de tram, et ce secteur sera connecté aux deux fameuses gares lancéennes. De fait, l'offre en transports publics pour les habitants de ces quartiers sera juste formidable, et nous pouvons dès lors légitimement imaginer qu'au bénéfice de cette offre, un certain nombre de personnes envisageront - sinon, c'est à désespérer - de renoncer à l'usage accru de l'automobile et de passer à d'autres modes de transport. C'est en tout cas l'ambition de ces projets, à savoir viser une mobilité plus rationnelle et équilibrée, ainsi que la LMCE le demande; nous sommes en droit d'espérer des mutations dans ce domaine. Mesdames et Messieurs, merci de rejeter les deux amendements.

**Le président.** Bien, merci. J'ouvre la procédure de vote sur le premier amendement de M. Flury dont je rappelle la teneur:

«Art. 4, al. 1, lettre b, chiffre 3, lettre d (nouvelle, les lettres d à f anciennes devenant les lettres e à g)  
d) Sur le territoire de la commune de Lancy, au niveau des mesures d'accompagnement, il est prévu le remplacement d'au moins la moitié des places de stationnement supprimées en surface par des places à construire en ouvrage.»

**Mis aux voix, cet amendement est rejeté par 57 non contre 33 oui et 2 abstentions.**

**Mis aux voix, l'art. 4, al. 1, phrase introductive, lettres a, b, chiffres 2 et 3, lettres a, c et d (nouvelle teneur), lettre f (nouvelle), chiffre 4 (nouvelle teneur), al. 1, lettre c (nouvelle teneur), al. 1, lettre f (nouvelle), al. 2 (nouvelle teneur), est adopté, de même que les art. 5, al. 3 (nouveau), à 9, al. 1 et 3 (abrogés, l'al. 2 ancien devenant l'al. unique).**

**Le président.** Voici le second amendement de M. Flury:

«Art. 9A, al. 2, 10e tiret (nouveau)  
- Construction de 60 places de stationnement en ouvrage: 3 000 000 fr.»

Cette modification entraîne une correction du total mentionné aux alinéas 1 et 2, qui passe à 829 800 000 francs.

**Mis aux voix, cet amendement est rejeté par 54 non contre 37 oui et 2 abstentions.**

**Mis aux voix, l'art. 9A (nouveau) est adopté, de même que les art. 9B (nouveau) à 16 (nouveau).**

**Mis aux voix, l'art. 1 (souligné) est adopté, de même que l'art. 2 (souligné).**

### Troisième débat

**Mise aux voix, la loi 12553 est adoptée en troisième débat dans son ensemble par 80 oui contre 13 non et 3 abstentions.**

[Loi 12553](#)

lundi, 1er février 2021

**Compilation du mémorial de la séance du Grand Conseil du 26 juin 2020 à 16h00**

Le vendredi 26 juin 2020, réuni en séance plénière, le GC a traité, dans l'ordre et successivement :

- Refusé l'entrée en matière du « [PL 12525](#) » Financement de l'étude de la "Boucle ferroviaire de l'aéroport" (projet de Rolin Wavre et consorts).

==== Compilation du mémorial du Grand Conseil – « Traitement du PL 12525 » =====

Mme **Marjorie de Chastonay** (Vc). Merci, Monsieur le président. Mesdames et Messieurs, je ne vais pas revenir sur les excellents arguments de la rapporteure de majorité, qui a expliqué pourquoi la commission s'oppose au projet de loi 12525. Les Vertes et les Verts refuseront d'entrer en matière pour plusieurs raisons. Notre vision du rail dans les années à venir, c'est prendre en considération plus de 150 000 habitants côté Châtelaine ainsi que les 30 000 personnes dans la région Plan-les-Ouates/Bernex qui résideront autour de la diamétrale.

Nous souhaitons que la halte de Châtelaine soit mise en place dans ce quartier dense et en plein développement de la rive droite; l'objectif est de construire cette station en même temps que l'extension souterraine de la gare, car il s'agit d'un prolongement. En ce qui concerne le tunnel du Furet, qui se trouve aussi à Châtelaine, il s'agit d'inclure le plus rapidement possible dans les projets d'infrastructures ferroviaires tout comme dans la diamétrale. Non seulement la rénovation du tunnel serait moins coûteuse que la création de nouvelles infrastructures, mais en plus, cela permettrait de relier directement la rive droite, urbaine et dense, à la rive gauche, sans passer par la gare Cornavin; un gain de temps considérable pour les habitants et habitantes. Ainsi, notre soutien à l'extension de la gare, par le refus de ce projet de loi, ne constitue pas seulement un blanc-seing pour la diamétrale, mais également une ouverture pour la revitalisation du tunnel de Châtelaine.

Enfin, nous pensons que le rail est le moyen de transport qui a le plus d'avenir en termes écologiques. Pourquoi donc choisir de le relier à l'aéroport ? Nous refuserons d'entrer en matière, parce qu'accepter ce projet, c'est privilégier l'accès à l'aéroport et refuser le développement de la gare souterraine. Cette gare, indispensable pour notre Genève internationale, doit être à la hauteur de notre canton, elle doit être centrale, efficace et désengorgée. De toute façon, il est illusoire de croire que le débat ferroviaire peut se faire à Genève: qu'on le veuille ou non, il se passe à Berne. La boucle Weibel est donc malheureusement une belle Genferrei. Merci. (*Applaudissements.*)

M. Christian Zaugg. Bien, merci. Monsieur le président, Mesdames et Messieurs les députés, un petit rappel: notre parti s'est fortement impliqué avec les habitants des Grottes, au travers du Collectif 500, pour soutenir le projet de gare souterraine en lieu et place de l'extension des voies qui devait se faire du côté du quartier des Grottes et qui aurait entraîné la destruction des immeubles sis en bordure de la gare Cornavin. Cette démarche, faut-il le souligner, a été largement validée par le peuple.

L'harmonisation de l'horaire cadencé, l'un des objectifs principaux du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire, le PRODES, introduit des cadences d'un quart d'heure sur l'ensemble du réseau, et toute modification ne pourrait que porter préjudice à la mise en place des nouveaux horaires harmonisés pour la Suisse entière. Avec le projet de boucle, le système serait totalement déséquilibré, puisque la moitié des trains l'utiliseraient, ce qui ajouterait entre sept et dix minutes à un aller-retour pour Lausanne; dès lors, l'horaire actuel ne pourrait être maintenu.

D'autre part et malgré les indications de M. Weibel, le coût des sauts-de-mouton a été sous-évalué; il est ainsi faux de prétendre que le projet Weibel diminuerait sensiblement les frais d'infrastructure. Le tunnel du Furet, à titre d'exemple, exigerait des remises à niveau et un creusement des voies de nature à engager des travaux importants et donc fort onéreux.

Enfin, il est parfaitement exclu de renoncer à la subvention de la Confédération, qui s'élève à plusieurs milliards, pour l'extension ferroviaire de la gare Cornavin votée par les Chambres fédérales. Il n'y a pas d'alternative, et le renoncement à la gare souterraine consisterait à remettre tous les compteurs à zéro, reportant le projet aux calendes grecques. Pour nous, compte tenu des engagements pris, il est hors de question de revenir en arrière. Nous vous invitons, Mesdames et Messieurs les députés, à refuser l'entrée en matière et donc à rejeter le projet

de loi 12525 ouvrant un crédit d'étude pour la prolongation des voies CFF de l'aéroport en direction de Lausanne. Merci. (Applaudissements.)

M. Stéphane Florey (UDC). Plus qu'une Genferei, c'est une Arlésienne dont il est question ici ! On en parle, on en parle, mais fort heureusement, nous ne la verrons sans doute jamais ! En ce qui me concerne, je siège dans ce parlement depuis 2007, et on évoquait déjà ce projet à l'époque; il portait simplement un nom différent, à savoir «la raquette», alors qu'il s'appelle maintenant «la boucle». Du temps de Robert Cramer déjà, plusieurs commissions en avaient pris connaissance; à diverses reprises, à la commission des travaux, à celle des pétitions, on nous a exposé la proposition en long, en large et en travers, mais elle n'a jamais convaincu ce Grand Conseil, qui s'est finalement largement prononcé en faveur de l'extension souterraine de la gare. Il faut donc admettre que le projet intitulé «la boucle» n'a pas séduit et que ce crédit d'étude n'est pas soutenu par grand monde.

Retenons ne serait-ce que l'argument des subventions fédérales: la Confédération s'est engagée pour le projet d'extension de la gare conjointement avec les CFF, et ceux-ci n'entendent pas privilégier le raccordement dit de la boucle, d'une part parce qu'il n'y en a pas de réelle utilité aujourd'hui, d'autre part parce que ce projet ne permettrait pas la cadence au quart d'heure ainsi que cela est prévu, ce qui pose véritablement problème. En effet, pour être performant, il faut offrir un bon service à la clientèle, et sans la cadence au quart d'heure, il sera difficile d'inciter plus de monde à prendre les CFF.

Pour conclure, Mesdames et Messieurs, cette boucle aura plus fait tourner en rond ce parlement qu'elle ne l'aura convaincu. Je vous invite donc à rejeter le projet de loi, et nous ferons bien évidemment de même. Je vous remercie.

M. Patrick Dimier (MCG), rapporteur de minorité ad interim. Merci, Monsieur le président, de rétablir le bon droit. Mesdames et Messieurs les députés, j'aimerais commencer mon rapport de minorité en rendant un vibrant hommage à notre collègue Rolin Wavre, trop tôt disparu et initiateur de ce projet de loi. Rolin Wavre militait pour une extension des chemins de fer et non pas - vous pardonnerez pour une fois un petit jeu de mots - pour les chemins de la FER.

Contrairement à ce qui a été dit précédemment, s'opposer au PL 12525 va à l'encontre de la défense de l'environnement, ce qui est étonnant de la part de l'une des formations qui prétend en être la porte-parole, et est tout aussi contraire à l'intérêt des dizaines de milliers d'habitants des quartiers touchés par la création des nouveaux quais souterrains de Cornavin. Ceux qui contestent ce projet cherchent avant tout à fournir du travail aux corporations concernées. Étrangement, très étrangement, aucune étude comparative sérieuse n'a été menée, notamment par l'administration cantonale dont l'un des représentants a dit: «Si le projet de loi passe, alors on fera une étude.» Rien n'a été fait.

Pourquoi discuter du PL 12525 et le soutenir ? Tout simplement parce qu'avec des finances publiques tant cantonales que nationales totalement exsangues à la sortie du covid-19, il y a une économie potentielle. Allez, on double le coût de la boucle et on vous le met à 2 milliards; il reste toujours 3 milliards à économiser. Le CEVA était un enfumage et la fréquentation de ce réseau par les pendulaires est carrément calamiteuse, ceux-ci préférant continuer à engorger le trafic routier - 87% des voitures n'ont qu'une seule personne à bord. Venant de ceux qui prétendent lutter contre le trafic automobile, c'est assez amusant !

La minorité affirme que l'alternative de la boucle n'a pas été sérieusement envisagée, elle a même été sommairement écartée. Pourquoi ? Parce que la vraie question qui se pose n'est pas d'ordre ferroviaire, chers collègues, c'est une question immobilière: depuis que les CFF...

Le président. Vous passez sur le temps du groupe.

M. Patrick Dimier. ...sont devenus une société de capitaux, ils se rapprochent plus du promoteur immobilier que d'une entreprise de transport ferroviaire. Preuve en est le nombre d'accidents recensés ces derniers temps sur le réseau ferré. Nos concitoyens peineront certainement à comprendre que les formations qui se revendiquent de gauche, cryptomarxistes en tête... (Exclamations.) ...et qui sont obsessionnellement opposées aux lobbys des promoteurs et des spéculateurs fonciers, viennent aujourd'hui soutenir le projet d'extension de la gare qui va faire quoi ? Rien d'autre qu'accroître la valeur foncière et les rendements immobiliers des CFF !

La majorité de la commission ne tient aucun compte des infrastructures, si ce n'est sur le dos des contribuables. Comme l'a fort bien déclaré un collègue MCG ici présent, il n'y a aucun problème à étudier le projet de boucle dès maintenant, puisque les CFF eux-mêmes admettent qu'il faudra le réaliser dans les années 2045 - une fois de plus, le MCG a seulement vingt-cinq ans d'avance !

Selon le site officiel des CFF, les émissions de CO2 de l'ensemble de la régie s'élèvent à 132 525 000 tonnes par an; cela signifie que les émissions prévisibles dues aux chantiers sont égales à sept années - sept années ! - de la pollution globale des CFF. Et après, on vient nous parler, la bouche en coeur, de défense de l'environnement !

Il convient par ailleurs de signaler que l'extension de la gare Cornavin ne résoudra pas l'épineuse question, d'ailleurs soulevée à juste titre par les milieux environnementalistes, des convois très dangereux en provenance et à destination du Valais, à l'exemple du chlore, et qui constituent une menace particulièrement grave pour le centre-ville. La boucle, vous l'avez compris, permettra d'éviter ce risque. Les CFF eux-mêmes disent...

M. Thomas Wenger (S). Merci, Monsieur le président. Mesdames les députées, Messieurs les députés, qu'est-ce qu'il ne faut pas entendre dans la bouche du rapporteur de minorité - vous transmettez, Monsieur le président - quand il soutient que la fréquentation du Léman Express est calamiteuse ! Au lieu de le critiquer sans cesse, il ferait mieux de monter une fois dedans ! En effet, on l'a dit, juste avant le covid, les chiffres de fréquentation étaient extrêmement bons et dépassaient même les attentes avec des pics à 47 000, voire 48 000 voyageurs par jour... (Applaudissements.) ...donc il faut juste arrêter de raconter n'importe quoi !

C'est d'ailleurs justement en raison du Léman Express, Mesdames et Messieurs, que la gare Cornavin a atteint la limite de ses capacités, il faut donc la renforcer en ajoutant des voies et un quai. Le projet en surface a été combattu - à juste titre - et nous avons maintenant un projet de gare souterraine dont le crédit cantonal de 425 millions a été adopté à l'unanimité de notre parlement en 2016. La Confédération va injecter plus d'un milliard dans ce projet et la Ville de Genève complètera. Voter cette boucle, Mesdames et Messieurs, c'est mettre en danger l'extension souterraine de la gare, c'est mettre en danger le soutien financier de plus d'un milliard voté par le Parlement fédéral. Pardonnez-moi ce jeu de mots douteux, digne peut-être du rapporteur de minorité, mais puisque le projet d'extension de la gare Cornavin est maintenant bouclé, ce projet de boucle nous fait vraiment tourner en rond.

Mesdames et Messieurs, la raison principale pour laquelle refuser ce projet concerne l'exploitation. Les CFF nous l'ont dit, l'Office fédéral des transports nous l'a dit aussi, tout comme l'office cantonal des transports: ça prolongera de huit minutes le temps de parcours d'un train sur deux. Alors on ne va pas entrer dans les détails techniques, mais ça ne correspond plus à l'horaire cadencé des CFF qui est valable sur l'ensemble du réseau suisse et qui vise des temps de parcours parfaitement identiques pour pouvoir assurer les correspondances. Imaginez-vous sur le quai de la gare Cornavin en partance pour Lausanne: vous avez un train qui part directement pour Lausanne et un autre qui va d'abord faire le tour de la boucle, s'arrête à l'aéroport, puis continuer jusqu'à Lausanne, ce qui prendra huit minutes de plus. Quel train allez-vous choisir ? Bien entendu, vous allez prendre celui qui va le plus rapidement à Lausanne, ce qui fait qu'un train sur deux passant par l'aéroport sera à moitié vide tandis que ceux qui se rendront directement à Lausanne et dans le reste de la Suisse seront en totale surcapacité !

De plus, Mesdames et Messieurs, et la rapporteure de majorité l'a souligné, les coûts du projet de boucle sont largement sous-estimés; on n'a pas le temps d'entrer dans les détails, mais d'après l'avis de tous les experts, ces coûts sont largement sous-estimés. Aujourd'hui, et j'en terminerai par là, nous avons une union sacrée entre la Confédération, l'Office fédéral des transports, les CFF, le canton, notre parlement, la Ville de Genève... Ne mettons pas en danger le milliard de la Confédération, ne mettons pas en danger l'extension souterraine de notre gare Cornavin, donc ne votons surtout pas ce crédit d'étude pour la boucle. Merci beaucoup. (Applaudissements.)

**M. Rémy Pagani** (EAG). Merci, Monsieur le président...

*Le président.* ...pour vingt secondes.

*M. Rémy Pagani.* Ah, pour vingt secondes ? Eh ben dis donc ! Le groupe Ensemble à Gauche, comme il a été dit, est contre le texte de loi qui nous est présenté et soutient le projet de gare souterraine. A cet égard, je rappelle que ce Grand Conseil a déjà voté 400 millions et la Ville de Genève 100 millions pour l'extension souterraine de Cornavin. Cette raquette a été discutée et analysée il y a dix ans, et il n'est plus question de revenir sur cette question. Je vous remercie de votre attention.

**M. Olivier Cerutti** (PDC). Mesdames et Messieurs les députés, on peut dire cet après-midi que la démocratie existe: le citoyen et ingénieur Weibel a pu s'exprimer au travers de ce projet de loi. La démocratie, c'est bien, Mesdames et Messieurs, mais c'est encore mieux quand tout le monde est convaincu; aujourd'hui, nous pouvons être convaincus que le projet de boucle fait partie de l'histoire. Peut-être qu'un jour, on réalisera cette boucle, mais elle répondra à d'autres besoins, à d'autres objectifs.

Ce débat a fait participer deux commissions et conduit à un rapport fort intéressant d'une centaine de pages. Je ne reviendrai pas sur les détails, j'aimerais en revanche replacer l'être humain au coeur de nos préoccupations: nous avons besoin d'une gare souterraine à Genève, les voyageurs doivent pouvoir bénéficier d'un certain confort, il faut conserver les horaires cadencés. Je rappelle que l'horaire cadencé, c'est la montre suisse et que nous en avons besoin pour ne pas nous couper des autres cantons.

Deux informations méritent d'être relevées. La première, c'est celle que nous a communiquée très clairement l'Office fédéral des transports en nous disant: «Si vous réalisez la boucle, nous ne pourrions plus considérer Genève comme faisant partie de la Suisse en ce qui concerne le transport ferroviaire.» C'est grave, Mesdames et Messieurs! Voilà la décision que nous devons prendre maintenant. La deuxième, c'est qu'il nous faut une gare exploitable, au centre de notre ville. On a tout entendu, on nous a dit qu'il allait y avoir un chantier perpétuel; non, Mesdames et Messieurs, cette gare sera réalisée sur son propre site, les terres seront évacuées par wagon.

Voici donc ce que le parti démocrate-chrétien souhaite vous proposer aujourd'hui: ne pas voter ce projet de loi et poursuivre les travaux tels que nous les avons engagés avec la Confédération. Je vous remercie. *(Applaudissements.)*

**M. Serge Dal Busco**, conseiller d'Etat. Mesdames les députées, Messieurs les députés, votre ancien collègue M. Rolin Wavre - pour qui j'ai une pensée particulièrement émue - avec l'élégance qui le caractérisait, avait pris contact avec moi avant de déposer ce projet de loi, m'expliquant son besoin de mieux comprendre les choix qui avaient été ceux de ce parlement il y a quatre ans; il estimait que les arguments avancés publiquement par certains méritaient d'être entendus. J'ai trouvé cette démarche extrêmement constructive. En fin de compte, le fait de vous avoir soumis ce texte a eu le mérite d'affermir la conviction qui semble être celle de votre Grand Conseil aujourd'hui.

En effet, j'ai entendu les uns et les autres, du moins celles et ceux qui se sont exprimés au sein de la majorité, dire combien ils avaient été convaincus par les auditions, les échanges ainsi que les arguments présentés dans le cadre des travaux, non seulement par l'administration cantonale, mais surtout par les CFF et l'Office fédéral des transports. Le débat a donc été très utile et nous permettra aujourd'hui, je l'espère, de conclure ces discussions qui durent effectivement depuis fort longtemps. Il s'agit désormais d'envisager de manière à la fois sereine et résolue le développement ferroviaire de ce canton et de cette agglomération qui a connu un très grand retard par rapport à d'autres régions de notre pays, retard que nous avons heureusement commencé à combler avec le lancement du Léman Express - qui, je le confirme, cela a été indiqué par l'un d'entre vous, constitue un grand succès, même si sa mise en exploitation n'a pas été épargnée par les aléas, avec une grève, puis la pandémie.

Le débat a eu lieu, Mesdames et Messieurs, et je souhaite maintenant que nous nous concentrons sur les gros travaux qu'il va falloir mener. Un montant de 1,7 milliard sera injecté ces prochaines années dans une économie locale qui en aura bien besoin, notamment dans le domaine de la construction. Tout cela nous permettra d'envisager des développements extrêmement intéressants et prometteurs pour la mobilité dans ce canton et son agglomération. Je vous invite donc, au nom du Conseil d'Etat et à l'instar de nombreux députés et groupes, ce qui me ravit, à refuser l'entrée en matière sur ce projet de loi. Merci. *(Applaudissements.)*

**Le président.** Je vous remercie, Monsieur le conseiller d'Etat. A présent, j'ouvre la procédure de vote.

**Mis aux voix, le projet de loi 12525 est rejeté en premier débat par 66 non contre 18 oui et 5 abstentions.**

*Date de dépôt : 15 juin 2021*

## RAPPORT DE LA MINORITÉ SUR LA P 2093

### **Rapport de M. Patrick Dimier**

Mesdames et  
Messieurs les député(e)s,

La commission des transports a traité la P 2093 qui demandait le raccordement du « Léman Express » à l'aéroport et la P 2097 qui demandait un traitement cohérent et transparent de l'infrastructure ferroviaire lors de ses séances des 23 février et 16 mars 2021.

Il est précisé que ce rapport de minorité ne porte que sur le P 2093, la P 2097 étant devenue caduque.

### **Présentation de la P 2093 pour le raccordement du « Léman Express » à l'aéroport et la P 2097 pour un traitement cohérent et transparent de l'infrastructure ferroviaire par MM. Charles Matthey, ingénieur en génie électrique, membre de l'association GRR, et Jacques Clément, ingénieur en génie civil, membre de l'association GRR**

M. Matthey nous a présenté le sens de cette première pétition qui a pour vocation d'évoquer une question qui a été volontairement minorée par l'ensemble des tenants de l'agrandissement de la gare de Cornavin au détriment de la réalisation du raccordement rapide de la nouvelle liaison ferroviaire régionale appelée dans un premier temps CEVA, devenue le Léman Express.

Dans l'esprit des pétitionnaires, il est en effet plutôt anachronique d'avoir investi plusieurs milliards dans une infrastructure majeure pour le transport collectif appelé à desservir l'ensemble de la région et de ne pas la raccorder sans attendre à une autre infrastructure essentielle à cette même région qu'est l'aéroport international de Cointrin.

Comme cela a été pertinemment rappelé par M. Matthey, le débat public n'a jamais eu lieu et le Souverain a encore moins été consulté pour donner son avis sur cette question à 4 milliards qui est la différence entre l'investissement démesuré visant à agrandir la gare de Cornavin au lieu de

fluidifier le trafic ferroviaire en réalisant la boucle qui a été, il faut le rappeler ici avec insistance, dès les années 80 lors de la réalisation de la liaison ferroviaire Cornavin/Cointrin.

Ce qui devient criant pour tout usager un tant soit peu habitué aux voyages par le train dans des agglomérations de stature internationale, c'est que le « RER » que prétend être le Léman Express ne soit pas directement relié à l'aéroport.

Tous les prétextes ont été bons, y compris et surtout ceux de mauvaise foi, pour escamoter ce dialogue naturel entre les usagers et les autorités. Au lieu de respecter cette tradition du système suisse, les autorités, semble-t-il plus habituées à fonctionner à la française de haut en bas, ont tout simplement totalement phagocyté les discussions, les tenant soigneusement à l'écart de toute décision populaire, dans les urnes selon nos traditions.

Certains diront que c'est faux, puisque les citoyens ont été questionnés sur l'extension de la gare au de détruire le quartier des Grottes comme le souhaitaient les CFF.

C'est ce que l'on appelle en langage ordinaire de l'enfumage démocratique. Toute autre aurait été la réponse du Souverain si la question lui avait été posée honnêtement : voulez-vous agrandir la gare de Cornavin pour 5,5 milliards de francs ou réaliser une boucle ferroviaire plus performante en termes de trafic ferré pour 1,5 milliard de francs ?

Il y a fort à parier que la réponse du Souverain n'aurait pas été celle qu'il a donnée. Logique puisqu'on ne lui a pas posé cette question, mais qu'on lui a donné à choisir entre la peste et le choléra.

Tout dans ce long débat a été faussé par la conjonction d'intérêts divergents. Cela arrive en politique lorsqu'il s'agit principalement de berner le bon peuple.

Quels sont ces intérêts ? D'un côté, des millions de travaux qui vont permettre, comme dans la réalisation du CEVA, à des entreprises tenues par des intérêts financiers étrangers d'engranger des bénéfices colossaux. De l'autre, à toute la frange politique qui lutte pied à pied contre le libre choix du mode de transports de verrouiller tout le quartier de Cornavin et de définitivement y interdire toute circulation privée.

Voilà la réalité contre laquelle tentait avec des moyens insignifiants de lutter un petit groupe de citoyens avertis puisqu'il compte des ingénieurs du ferroviaire et des professeurs de ce secteur.

C'était à tel point pertinent que cela avait provoqué l'intérêt de notre très regretté collègue Rolin Wavre qui a été le porteur de toute ce combat pour

qu'un débat honnête, ouvert et sérieux ait lieu. Il nous a quittés trop tôt et le signataire de ce rapport avoue humblement ne pas avoir la maîtrise de Rolin Wavre. Par contre, il en partage la conviction que l'option choisie est écologiquement la plus mauvaise avec des chantiers successifs qui vont polluer de façon totalement intolérable notre atmosphère, ce qui rend le soutien des défenseurs du climat autoproclamés pour le moins paradoxal. Mais il est vrai que ce milieu n'est pas à un paradoxe près.

Il convient en effet de souligner que la liaison à très brève échéance de cette ligne avec Cointrin et ensuite la jonction de Bellevue permettrait, dans un délai raisonnablement court, de mettre un terme, non seulement souhaitable mais existentiel pour la population en général, au transit de marchandises par le centre-ville. Notamment avec des trains entiers de chlore au sujet desquels n'est pas nécessaire d'être un docteur en écologie pour comprendre qu'il faut les écarter au plus vite d'une traversée urbaine.

A ces considérations « locales », il convient d'ajouter un fait nouveau : le canton de Vaud a lancé une étude sur l'extension du rail, « horizon 2050 », laquelle comprend une ligne rapide entre Lausanne et Genève qui est devenue une nécessité et une priorité pour répondre à la demande croissante des usagers pendulaires. Cette liaison sera grandement facilitée par la boucle et une liaison directe du réseau « Léman Express » à la rive gauche qui emmènera les voyageurs à la fois vers la vallée de l'Arve et les agglomérations de Thonon et Evian.

S'opposer à cette liaison est tout simplement une aberration que seule peut justifier cette curieuse mais évidente conjonction d'intérêts.

Il devient tout à fait évident qu'au moment où notre voisin ouvre des lignes de crédits importantes pour étudier les moyens de réaliser un accroissement de la performance ferroviaire entre nos capitales régionales, Genève enfermée dans une vision totalement archaïque refuse d'investir le moindre centime dans cette étude pourtant essentielle à une vision correcte de cette progression des besoins en infrastructures ferroviaires.

Pour toutes ces excellentes raisons, je vous invite, Mesdames et Messieurs les député(e)s, à soutenir la pétition 2093, l'autre (la 2097) étant caduque.