

Ge_{nève} **R**_{oute} **e** **R**_{ail}

Adresse postale :

« Genève Route et Rail »

1233 Bernex

Email : geneve-route-et-rail@bluewin.ch

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

***Consultation fédérale sur la prochaine étape
d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire
2030/35 (EA 2030/35)***

***Dossier rédigé par l'association « Genève Route et Rail »
à l'attention du
« DETEC – OFT » - Département fédéral de l'environnement, des
transports, de l'énergie et de la communication – Office fédéral des
transports***

Genève, le 2 janvier 2018

Introduction

La Confédération (« DETEC – OFT ») a mis en consultation jusqu'au 15 janvier 2018 « l'Etape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2030/35 (EA 2030/35) »¹⁾.

Cette mise en consultation fait suite à celle lancée en janvier 2017, relative à la « définition et au plan stratégique du trafic ferroviaire grandes lignes (TGL) »²⁾.

Pour sa part l'OFAC (« DETEC » - Office fédéral de l'aviation civile) a publié la « fiche PSIA de l'aéroport de Genève »³⁾ qui a également été mise à l'enquête publique jusqu'au 8 janvier 2018. Celle-ci a fait l'objet d'une séance d'information publique sur le site de l'aéroport de Genève le 30 novembre dernier, séance à laquelle participaient trois Conseillers d'Etat, le Directeur général de l'Aéroport, ainsi qu'un représentant de l'OFAC.

Ces trois consultations publiques distinctes abordent chacune des aspects spécifiques à leurs sphères de compétences respectives, mais ont toutes en commun un même dénominateur : **la desserte ferroviaire de l'aéroport de Genève.**

La coïncidence d'agenda de ces consultations nous interpelle en tant qu'association impliquée dans les projets d'aménagements d'infrastructure de transport et de mobilité à Genève. Soucieuse du bon usage des investissements publics « Genève Route et Rail »⁴⁾ milite en faveur d'une approche globale et cohérente, incluant tous les modes de transport, seule à même d'optimiser l'efficacité et de réduire les coûts globaux des investissements.

Le bon sens voudrait qu'il y ait une prise en compte réciproque, une coordination entre la planification des projets d'aménagement ferroviaires et le « plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) », lequel concerne l'aménagement du territoire de la plateforme aéroportuaire, en tant qu'instrument de planification de la Confédération pour l'aviation civile. Or force est de constater qu'il n'y en a aucune et cette approche disparate, ignore totalement l'amélioration de la desserte ferroviaire de l'aéroport de Genève, alors que le « Plan stratégique du trafic ferroviaire grandes lignes (TGL) » prévoit explicitement le raccordement des aéroports nationaux au « TGL ».

Du fait même de la configuration du réseau ferroviaire, notamment de la gare de Genève-Aéroport qui est en impasse, la fréquence de la desserte ferroviaire de l'aéroport ne pourra en aucun cas excéder huit trains par heure et son accessibilité au « TGL » restera exclusivement liée au sort de la gare Cornavin. En maintenant cette configuration, on prive l'aéroport d'un

¹ - <https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home/themes/liste-alphabetique-des-sujets/faif-prodes/prodes-etape-d-amenagement-2030.html>

² - <https://www.admin.ch/gov/fr/accueil/documentation/communiqués.msg-id-65813.html>

³ - <https://www.bazl.admin.ch/bazl/fr/home/politique/politique-aeronautique/plan-sectoriel-de-l-infrastructure-aeronautique--psia-/procedures-de-participation-publique.html>

⁴ - <http://www.gerer.ch/>

accès direct au « TGL », aux lignes internationales en provenance et à destination de la France, ainsi qu'aux lignes régionales, dont le futur « Léman Express ».

Mais ce n'est pas tout, cette même configuration du réseau ferroviaire pérenniserait un autre effet néfaste sur le trafic marchandise puisque les convois de fret en transit, en provenance de France et à destination du Valais, les matières dangereuses notamment ⁵⁾, continueront à transiter par Cornavin, une zone urbaine densément peuplée. Nous relevons au passage que la problématique spécifique au transport de matières dangereuses sur le nœud ferroviaire de Genève n'est pas traitée dans le projet de « l'Etape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2030/35 (EA 2030/35) ».

Il apparaît que seule une modification du concept actuel du nœud ferroviaire de Genève permet de supprimer les effets pervers mentionnés plus haut. Cette modification consiste à raccorder la gare de Genève-Aéroport directement à la ligne Genève – Lausanne, une configuration en parfaite adéquation avec le concept originel de cette gare conçue dans les années 1980.

Desserte ferroviaire actuelle de l'Aéroport - L'essentiel en bref

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 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 ⁶⁾ !

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.

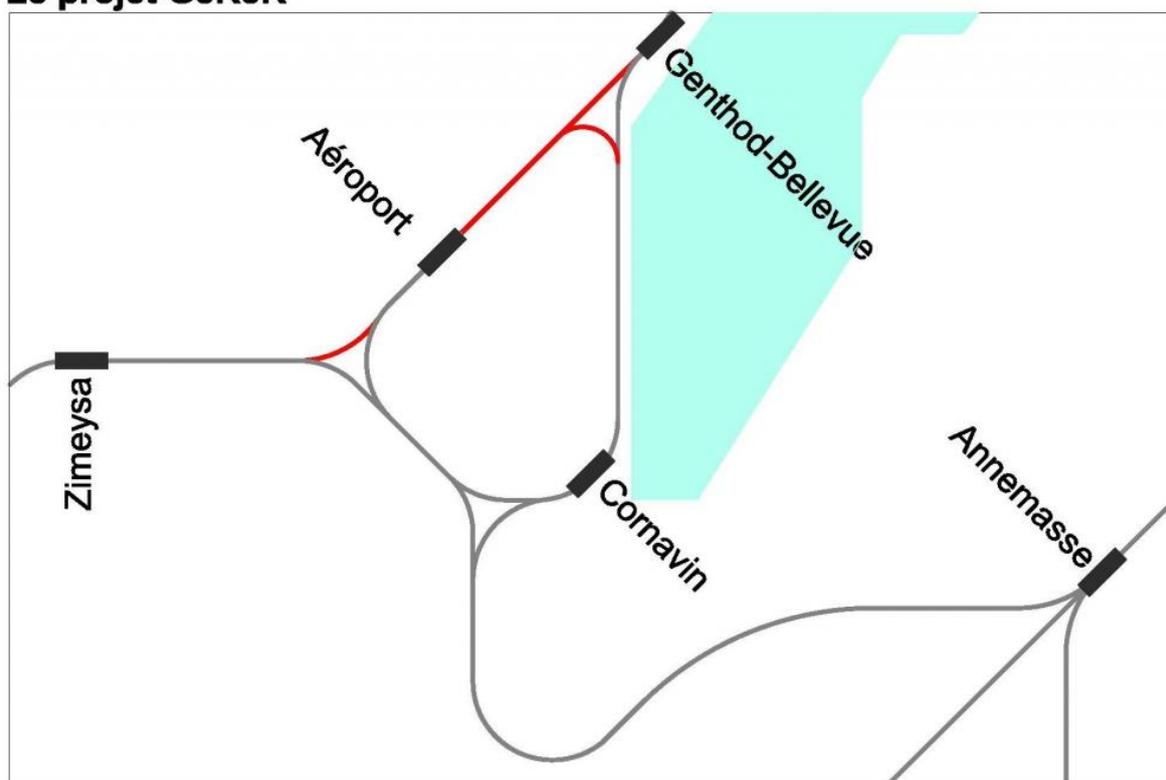
Lors de sa conception dans les années 1980, la gare de Genève-Aéroport a été prévue d'emblée pour pouvoir être transformée ultérieurement et permettre son raccordement à la ligne Genève – Lausanne comme en témoignent des articles de presse de l'époque ⁷⁾ et la conception architecturale de la « Halle 6 » de Palexpo. Cette volonté conceptuelle témoigne du fait qu'à l'époque au moins, cette configuration en boucle était jugée positivement.

⁵ - <https://www.admin.ch/gov/fr/accueil/documentation/communiqués.msg-id-63906.html>

⁶ - 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

⁷ - Voir l'interview de feu le Conseiller d'Etat Jean-Philippe Maître dans le Journal de Genève du 25 mai 1987

Le projet GeReR



Les modifications préconisées apparaissent en rouge sur le croquis ci-dessus.

Le projet de « Boucle ferroviaire » de la Rive Droite promu par « GeReR » permet de résoudre facilement et économiquement ce problème d'insuffisance de capacité. Proposé en tant qu'alternative à l'extension de la gare Cornavin, il conserve aujourd'hui toute sa pertinence. Il consiste pour l'essentiel à raccorder directement la gare de « Genève-Aéroport » à la ligne ferroviaire Genève – Lausanne à la hauteur de Genthod-Bellevue et d'adjoindre deux bretelles à la configuration, l'une à l'ouest, à Blandonnet, pour y raccorder la ligne venant de Bellegarde par La Plaine et Zimeysa, l'autre à l'est, à la hauteur du Vengeron, pour permettre un retour des convois sur Cornavin. La boucle ainsi créée permet aux trains en provenance et à destination de Lausanne de ne parcourir qu'une seule fois le tronçon Genthod – Cornavin – Aéroport, réduisant de moitié le trafic en deux points névralgiques : à la gare de Cornavin d'une part, sur le tronçon très chargé Charmilles – Châtelaine d'autre part.

Cette configuration en boucle transforme la gare de « Genève-Aéroport » de gare en impasse en gare traversante et en triple du même coup la capacité qui passerait ainsi de 8 trains par heure à 24 trains par heure, sans y aménager de quais supplémentaires.

Il va de soi que les trains en provenance et à destination de Lausanne, peuvent parcourir la boucle dans les deux sens, en fonction des aménagements d'horaires qui restent à définir.

L'ensemble de cet aménagement ferroviaire a été soigneusement étudié et devisé, pour un coût total de 740 millions de francs.⁸⁾

Nous voyons un intérêt immédiat à réaliser cet aménagement ferroviaire dans les meilleurs délais, attendu que l'élargissement de l'autoroute A1 parallèle à ce même tronçon entre l'Aéroport et Genthod-Bellevue a d'ores et déjà été décidé. Fidèles à nos principes d'efficacité économique, cela ferait sens nous semble-t-il, de mener ces deux chantiers de concert : gains de temps, organisation et réduction des coûts.

Les conséquences pour la gare de « Genève-Aéroport »

L'Aéroport se trouvant ainsi désenclavé, la capacité de sa gare triplée, sa desserte ferroviaire en serait drastiquement améliorée. Accessible aujourd'hui uniquement par les trains grandes lignes du réseau CFF, « Genève-Aéroport » le deviendrait également pour le trafic régional depuis la Côte (Nyon, Coppet, Versoix, etc), ainsi que pour le futur CEVA (Léman Express) depuis la Rive Gauche, pour les trains en provenance d'Annemasse, de même que pour ceux en provenance de Bellegarde, La Plaine et du réseau SNCF en général, y compris les TGV, tout ceci sans changement de trains pour les voyageurs, ni rebroussement des trains à Cornavin

Par ailleurs l'allègement du trafic routier autour de l'aéroport, notamment lors de grandes manifestations telles que le Salon de l'auto, éviterait les retards au décollage engendrés par les passagers qui n'arrivent pas à rejoindre l'aéroport à temps du fait des bouchons.

Autre effet bénéfique, la décharge du trafic dans la boucle permet aisément d'aménager une gare à Châtelaine, sans augmenter la capacité du réseau ferroviaire.

L'Aéroport en chiffres – Rappel

Le potentiel économique de l'Aéroport pour Genève et sa région n'est pas à démontrer, on peut toutefois rappeler quelques chiffres⁹⁾.

Nombre de passagers en 2016 : 16,5 millions. Croissance attendue pour 2017 : + 5,2 %

Nombre de passagers planifiés pour 2030 : 25 millions soit ~ 70'000 en moyenne par jour.

47% des passagers de Genève Aéroport résident en Suisse romande ou en France voisine.

Nombre d'employés par l'établissement public autonome « Genève Aéroport » : ~ 1000

L'aéroport génère près de 44'000 emplois¹⁰⁾ et réunit plus de 300 métiers différents (chiffres de 2015)

⁸ - Auteur du projet : Rodolphe Weibel, ingénieur EPFL en génie civil, Chemin du Coutzet 14, 1094 Paudex

⁹ - Source : Site de l'Aéroport de Genève : <http://www.gva.ch/fr/desktopdefault.aspx/tabid-244/>

¹⁰ - Source : « CCIG » Chambre de Commerce d'Industrie et des Services de Genève : <https://www.ccig.ch/blog/2017/09/Laeroport-une-plate-forme-qui-donne-des-ails-a-Genève>

Lieu de vie avec plus de 80 commerces, prestataires de services et restaurants ouverts 7 jours sur 7.

A cela s'ajoutent les nombreuses activités économiques et humaines sises dans le périmètre situé entre les Routes de Ferney et de Vernier, le long de l'autoroute, notamment Palexpo, Arena, ICC, WTC, etc. Le personnel en activité sur ces sites et les visiteurs qui les fréquentent sont autant d'utilisateurs potentiels pour le train.

Trafic marchandises – Transit de matières dangereuses - Rappel de la situation à Genève

Des convois ferroviaires de matières dangereuses, notamment du chlore, en provenance de Lyon et à destination du Valais (Monthey et Viège) transitent par Genève. Il y a quelques temps encore, ils étaient contraints d'effectuer une escale technique à La Praille pour changer de locomotive avant de repartir vers leur destination en traversant la Gare Cornavin. Cette escale à La Praille n'est plus nécessaire depuis 2016 mais ces convois continuent de transiter par Cornavin, une zone urbaine densément peuplée, alors qu'une solution alternative existe.

Les milieux intéressés ont signé le 26 septembre 2016, sous l'égide de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), une déclaration conjointe ¹¹⁾ pour l'amélioration de la sécurité de ces transports. Parmi les mesures retenues, on relève « *un raccourcissement des itinéraires* », une mesure en parfaite adéquation avec la configuration du réseau, telle que préconisée ci-dessus.

Conclusions

Nous demandons:

1. que soit immédiatement consacrée une somme de quelques millions de francs pour procéder à une étude d'opportunité de la solution de la « Boucle ferroviaire » de la Rive Droite par l'aéroport que nous préconisons,
2. qu'en cas de résultat positif de cette étude d'opportunité, le projet détaillé soit élaboré entre 2025 et 2030 (EA 2030), pour permettre
3. la réalisation de l'ouvrage entre 2030 et 2035 (EA 2035), afin qu'en 2035 l'aéroport de Genève soit convenablement (en direct, sans transbordement à Cornavin) raccordé au réseau ferroviaire régional d'une part (Rive droite du Léman, Rive gauche du canton, ligne de La Plaine), au réseau interrégional d'autre part (Evian/Thonon, Saint-Gervais, Annecy, Bellegarde).

La croissance planifiée par les gestionnaires de l'Aéroport ne peut s'envisager sans être accompagnée d'une amélioration de sa desserte ferroviaire. Les passagers de l'Aéroport ne résident pas tous à Genève, mais aussi dans l'ensemble de la Suisse romande et en France voisine. Une amélioration de la desserte, aussi bien en fréquence qu'en commodité d'accès,

¹¹ - <https://www.admin.ch/gov/fr/accueil/documentation/communiques.msg-id-63906.html>

sans transbordement à Cornavin, et surtout sans nécessité d'accéder à l'Aéroport par la route, dans une zone d'ores et déjà saturée, ne peut être que bénéfique à tous.

Il nous paraît évident que le désenclavement ferroviaire de l'Aéroport ne peut qu'en améliorer la desserte par les transports publics. Il présente un intérêt majeur pour le développement économique de Genève et la qualité de vie de son bassin de population.

S'agissant du transport de marchandises, qui fait également partie de « l'étape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2030/35 (EA 2030/35) », le transit de matières dangereuses notamment, la configuration préconisée raccourcit l'itinéraire et constitue indéniablement une amélioration de la sécurité telle que préconisée par l'OFEV.

Compte tenu de ce qui précède, dans l'intérêt du développement économique de Genève et des conditions de vie de sa population, nous attendons que la Confédération prenne en considération nos remarques, propositions et recommandations dans la consultation actuellement en cours.

Genève Route et Rail, le 2 janvier 2018