8 Courrier - Météo

Courrier des lecteurs

Samedi-dimanche 29-30,1,22

Un pas vers la boucle ferroviaire

Lettre du jour

Paudex (VD), 25 janvier La bataille ferroviaire à Genève approche de la fin. La boucle ferroviaire par l'aéroport vient de l'emporter: ses adversaires prétendaient que la boucle n'aurait pas été compatible avec le système cadencé. Or le plus solide des experts, enseignant cette matière depuis une quarantaine d'années à l'EPFL, Daniel Emery, s'est prononcé sans détour: telle que prévue, la boucle s'insère parfaitement dans le système cadencé.

Rappelons très brièvement les deux adversaires qui étaient en lice, la solution officielle et celle de la boucle de l'aéroport en faveur de laquelle l'avis de l'expert pèsera désormais.

La solution officielle prévoyait une extension souterraine de Cornavin comprenant deux quais et 4 voies, avec deux voies d'accès souterraines, d'une part



jusqu'aux jardins de l'ONU, de l'autre jusqu'à Châtelaine, et une gare nouvelle à l'aéroport, sous l'actuelle, desservie par une ligne nouvelle la reliant à Cornavin par les Nations.

La solution de la boucle de l'aéroport, elle, est réalisée par prolongement de l'antenne que forme la voie d'accès à l'aéroport jusqu'à rejoindre la ligne de Lausanne à la halte de Genthod-Belle-

vue. La boucle ainsi formée permet aux trains visitant l'aéroport depuis la Suisse de le faire sans passer deux fois par Cornavin, rendant inutile toute extension de cette dernière, et triple la capacité de l'actuelle gare de l'aéroport simplement en la rendant traversante (pas d'immobilisation prolongée). La solution officielle coûterait 5 milliards. La boucle n'en coûtera qu'un, tout en permettant

une offre ferroviaire équivalente à leurs échéances respectives, 2050 pour l'officielle, 2030 pour la boucle.

Les adversaires de la boucle ont régulièrement cherché chicane sur les estimations de coût; la différence est telle que ces chicanes n'avaient aucun sens. L'officielle nécessite une participation genevoise de plus d'un demi-milliard. La boucle n'en nécessite aucune, parce que coûtant moins que la participation déjà accordée de la Confédération. Les gigantesques chantiers de l'officielle deux à trois milliards - bouleverseraient pendant plus d'une décennie tout le quartier longeant la voie 8 actuelle, compromettant gravement son bien-vivre, son économie. La boucle n'en nécessite là aucun. [...] L'ultime argument avancé par les adversaires de la boucle est qu'elle n'aurait pas été compatible avec le système cadencé. Il a été balayé, la boucle de l'aéroport a gagné.

sie

j'a

Rodolphe Weibel