

EXTENSION DE LA GARE DE CORNAVIN ET "PROJET WEIBEL"

Michel Ducret, Président de la CITraP Genève, juin 2015

Ces jours certains, paniqués par l'augmentation des devis concernant l'extension souterraine de la gare de Cornavin, semblent vouloir ressusciter la « boucle » ou « raquette » dite « de Bellevue » comme alternative à l'extension souterraine de Cornavin. Ce projet, prôné aujourd'hui par l'ingénieur Rodolphe Weibel, **a déjà été rejeté à Genève** il y a plusieurs années pour les raisons que je tente d'exposer ci-après.

Il semble d'ailleurs qu'avec l'augmentation du trafic vers 2050 cette variante n'évitera de toute façon pas à terme le besoin d'une extension de la capacité de passage et d'arrêt à Cornavin, ceci notamment en raison du maintien de voies à courant « français » sur lesquelles des trains font terminus et stationnent longuement.

Outre le risque de **solution « leurre »**, on verra plus bas qu'il y en a d'autres.

Pour ma part la solution dite « de la raquette » est totalement inacceptable ; elle entraînerait **un allongement d'au moins dix minutes du parcours Genève – Lausanne** et au-delà ou inverse d'un train sur deux, donc une perte sensible d'attractivité pour le rail. Exploitée dans un seul sens ainsi que le préconise le proposant installerait cette augmentation de temps de parcours de façon définitive dans un sens de cette relation lémanique essentielle.

Il faut encore ajouter deux éléments touchant à l'exploitation des chemins de fer eux-mêmes :

- Genève étant terminus des relations traversant la Suisse d'est en ouest, il est indispensable de disposer d'un temps de battement pour effectuer de remises à l'heure
- Pour la même raison, il est aussi nécessaire de disposer de temps pour nettoyer et réapprovisionner les convois.

Par ailleurs, le coût de cette « raquette » reste considérable pour n'obtenir à la sortie **aucun avantage** sinon une facilité d'exploitation pour les CFF, ceci au grand détriment des usagers eux-mêmes. Les investissements dans les infrastructures ferroviaires doivent être au service de la clientèle et non satisfaire des technocrates jouant au train électrique à l'échelle 1 :1 !

Et « last but not least », cette réalisation fusille à la fois la réalisation ultérieure de la boucle pour le prolongement du RER - CEVA vers l'Aéroport, Meyrin et le pied du Jura, et probablement aussi tout espoir de voir se réaliser une ligne nouvelle le long de l'autoroute entre Genève - Aéroport et Bussigny/Renens - Lausanne (projet « Plan Rail 2050 ») dont le principe de l'étude a été retenu par le Grand Conseil genevois. Avec ce projet-là, effectivement, le temps de parcours Aéroport - Renens sur ligne nouvelle serait alors d'un tiers moins important que sur la ligne actuelle et ceci compenserait alors le détour par l'Aéroport imposé aux usagers. Mais les coûts ne seraient alors plus les mêmes !