

Boucle, messe et promesse

Ce courrier des lecteurs envoyé le 14 juin a été publié par la Tribune de Genève dans son édition du lundi 15 juin 2020 sous le titre ci-dessus pour évoquer cette messe qui est dite.

Dans le courrier des lecteurs [de la Tribune de Genève] du 5 juin, un candidat en 2013 au Conseil d'Etat soutient la Boucle de Bellevue (!) au prix d'une promesse de prétendues économies d'investissements. Dispose-t-il d'appuis suffisants à Chambésy, Bellevue et Genthod très concernées au vu des plans revisités et nuisances présentés par un ingénieur retraité vaudois? Seuls à l'origine de ce concept, les CFF l'auraient obligatoirement réactivé en cas de nécessité. Ils sont donc particulièrement bien placés pour conclure négativement et rapidement sur ce sujet. Devant la Commission des travaux du Grand Conseil en janvier, ils ont expliqué que cette Boucle se réduit à des infrastructures lacunaires et à des sous-évaluations. La messe est donc dite; c'est non point barre.

Il est irréfutable que l'obstacle au développement ferroviaire de Genève tient au goulet du Pont des Délices. L'extension souterraine de Cornavin résout ce problème, raison pour laquelle elle est totalement financée. Pôle sud-ouest du réseau suisse avec un potentiel hors pair, Genève joue un rôle irremplaçable pour le trafic international. Première gare suisse à accueillir le TGV et la seule pendant des années, troisième en importance derrière Zurich et Berne, son extension obéit à toutes nos procédures. Le référendum n'a pas été demandé, non aux accusations hallucinantes et dénigrements. Oui à une excellente décision de gestion.

Un courrier des lecteurs précédant (qui avait été envoyé le 19 mai) a été publié par la Tribune de Genève dans son édition du vendredi 22 mai 2020 sous le titre « Extension de la gare Cornavin ».

Bravo à la Tribune de Genève pour son article du 5 mai 2020 quant au rapport de la Commission des travaux sur l'extension souterraine de Cornavin dont la pertinence se voit irréfutablement confirmée. L'idée de relier plutôt l'Aéroport directement à la ligne de Lausanne ne tient pas. Déjà étudiée par les CFF peu avant l'an 2000, cette solution d'au moins 1,7 milliards aux coûts actuels a été écartée par la 3ème voie de Coppet en 2004 pour des raisons financières. Pour le surplus, le délai référendaire contre l'extension souterraine de Cornavin s'est échu le 29 avril 2015 sans avoir été appelé. L'heure est ainsi venue d'avancer pour cet aménagement de Cornavin en 2031, car parfaitement décidé et financé. Remercions chaleureusement la Confédération et les CFF pour leurs précieux soutiens.

Consensus enfin dans le face-à-face de la Julie de ce mercredi 13 mai 2020 pour augmenter la capacité de la gare de Cornavin. Pour son développement ferroviaire ultérieur, notre canton devra convaincre Berne pour obtenir peut-être les 3 milliards supplémentaires de notre stratégie de mobilité genevoise. Sans se laisser égarer par des oppositions infondées, il faut améliorer prioritairement les dessertes de ZIMEYSA et Blandonnet selon notre Plan Directeur cantonal. Rejoignons sans hésiter M. Wenger de l'ATE intervenant ce jour-là : ne déraillerons pas car rien n'est actuellement acquis dans le futur.

Qu'ajouter encore, si ce n'est une réflexion sur les investissements ferroviaires et le climat ? (voir au verso) →

Suite à des chiffrages insensés comparant la Boucle (de Bellevue !) aux carrousels avec l'extension souterraine. Insensés car ignorant les retombées positives d'une solution souhaitée par la clientèle.

La Tribune de Genève du 16 juin 2020 relate le réjouissant succès du Léman Express, si rapide au point que personne (ou presque) n'y croyait. La décision politique ayant présidé à sa création s'est fondée sur une volonté de réduction de notre pollution atmosphérique. Concrètement, les émissions du chantier du CEVA seront à terme inférieures à celles évitées suite au report modal correspondant à la réduction du trafic automobile. En d'autres termes, plus le succès commercial s'affirme vite, plus rapidement arrivera cette contribution à la préservation de nos équilibres climatiques.

On sait que le nécessaire développement du réseau régional express genevois commande l'extension souterraine de Cornavin, ce que souhaite la clientèle de nos transports publics, soit un des facteurs prépondérants de succès de notre politique climatique genevoise. Les bénéfices attendus concernent toutes les directions : les dessertes vers le canton de Vaud et celles vers ZIMEYSA, Annemasse et l'Aéroport. Il n'y a absolument pas d'autre option que celle-ci qui répond aux besoins des populations du Grand Genève et qui se traduit par des ventes. L'Office fédéral des transports et les CFF seront ainsi faciles à convaincre. En ville, les quartiers des Charmilles, des Délices et des Grottes verront leur situation s'améliorer en raison de la réduction du transit motorisé. Notre stratégie ferroviaire genevoise est gagnante.

Peut-on prétendre que la Boucle (de Bellevue !) du PL12525 n'aurait jamais été étudiée de manière approfondie ? NON.

Il faut en effet remonter à la séance du vendredi 14 avril 2000 s'agissant des détails de cette analyse complète qui a débouché sur un tracé optimisé avec rattachement déplacé à Mies. Concrètement, lors de l'examen du RD 357, les députés ont été informés que, s'agissant de *"la Boucle de l'aéroport, elle a été écartée par les CFF, en raison d'une augmentation du temps de parcours Lausanne - Cornavin de 5 à 6 minutes (20 %) et du coût de construction de 45 % supérieur à la troisième voie Genève - Coppet"* (page 29).

Les plans des CFF sont donc prêts pour relier directement et efficacement l'Aéroport à la ligne de Lausanne. Actualisé le budget d'investissement y relatif pourrait atteindre 1,8 milliard à comparer aux 1,7 milliard de l'extension souterraine, qui plus est avec l'inconvénient rédhibitoire de ne rien résoudre s'agissant des dessertes désormais prioritaires de ZIMEYSA et Blandonnet selon notre Plan Directeur cantonal.

Pas besoin donc d'une étude à 2 millions réclamée par le PL12525 puisqu'une telle analyse existe déjà, et qui plus est sous la signature des CFF ; que désirer de mieux ? Néanmoins, on sait qu'une idée brillante vaut de l'or ; rien n'empêche dès lors, dans une économie de marché obéissant aux vertus d'une concurrence bénéfique, un examen par un opérateur privé attentif à de bonnes affaires qui viendrait totalement confirmer le (prétendu ?) génie d'un ingénieur retraité vaudois s'étant manifesté en boucle. Dans cette logique, on ne peut alors qu'être extrêmement surpris par l'absence d'offre détaillée d'un tel opérateur pour sa réalisation avec une garantie bancaire à première demande afin d'apporter toute assurance de bonne exécution requise en pareilles circonstances.

Genève, le 18 juin 2020