

*Projet présenté par les députés :*

*M<sup>mes</sup> et MM. Rolin Wavre, Cyril Aellen, Patrick Dimier, Pierre Nicollier, Pierre Conne, Fabienne Monbaron, Jacques Béné, Serge Hiltpold, Murat Julian Alder, Philippe Morel, Diane Barbier-Mueller, Marc Falquet, Christina Meissner*

*Date de dépôt : 21 mai 2019*

## **Projet de loi**

**ouvrant un crédit d'étude pour la prolongation des voies CFF de l'Aéroport de Genève en direction de Lausanne (dite « la boucle »)**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève décrète ce qui suit :

### **Art. 1 Crédit d'étude**

<sup>1</sup> Un crédit d'étude de 1 800 000 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat en vue de financer les études d'avant-projet (AVP) d'une liaison entre la gare de l'Aéroport de Genève et la ligne historique vers Lausanne (dite « la boucle ») et diverses liaisons décrites ci-après.

### **Art. 2 Planification financière**

<sup>1</sup> Ce crédit est réparti en tranches annuelles inscrites au budget d'investissement dès 2020 sous la politique publique J – Mobilité (rubrique 06035000.501000).

<sup>2</sup> L'exécution budgétaire de ce crédit est suivie au travers d'un numéro de projet correspondant au numéro de la présente loi.

### **Art. 3 Amortissement**

L'amortissement de l'investissement est calculé chaque année sur la valeur d'acquisition (ou initiale) selon la méthode linéaire et est porté au compte de fonctionnement.

**Art. 4      Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat**

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013.

## **EXPOSÉ DES MOTIFS**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Le présent projet de loi demande que le Conseil d'Etat fasse étudier en détail la prolongation de la ligne ferroviaire depuis la gare de l'Aéroport de Genève en direction de Lausanne. Cette demande se fonde sur plusieurs constatations géographiques, historiques, économiques et environnementales.

Le projet vise à compléter le réseau ferroviaire régional, mais aussi à faciliter la connexion de l'Aéroport de Genève au réseau du trafic grandes lignes, notamment au TGV en provenance de France. Il permettrait d'offrir aux Genevois comme aux pendulaires un accès facilité à Genève et à son aéroport, intégrant dès 2030 le Léman Express.

Cette prolongation inclut aussi une bretelle à Blandonnet permettant de relier la gare de l'Aéroport à la ligne vers la Plaine et Bellegarde, la mise aux normes voyageurs du tunnel François-Furet permettant de relier la gare de l'Aéroport à Lancy-Pont-Rouge et au Léman Express moyennant quelques aménagements, et finalement un raccordement dans le vallon du Vengeron, reliant la ligne nouvelle à la ligne actuelle à la halte de Chambésy. Le raccordement du Vengeron permet en outre de retirer du réseau des convois qui auraient pris du retard ou d'en injecter de nouveaux, depuis les voies de garage actuelles situées à Sécheron.

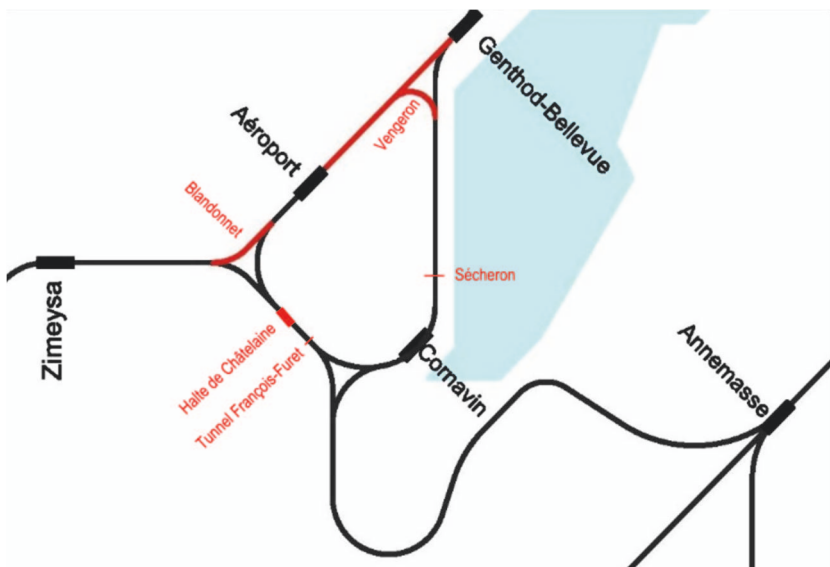
A noter que ce raccordement remplit les fonctions de la ligne diamétrale prévue par la planification de l'Etat, intégrée au réseau, sans création d'une halte à Nations déjà bien desservi, à un coût nettement moindre et bien avant 2045.

En résumé, la demande de mener cette étude se base sur les constatations suivantes :

- La capacité actuelle de la gare de l'Aéroport, en cul-de-sac, est limitée à 8 trains par heure. La rendre traversante permettrait d'en tripler la capacité et de la porter à 24 trains par heure.
- La saturation de la gare Cornavin est causée avant tout par le fait que tous les trains circulant entre Lausanne et l'Aéroport de Genève doivent ensuite rebrousser chemin et y passent donc à deux reprises.
- Le Léman Express, qui fait à juste titre la fierté de notre canton, sera en service le 15 décembre 2019, mais sa connexion avec l'Aéroport ne

pourra pas être assurée sans rupture de charge (changement de train) avant 2045, si l'on s'en tient à la planification actuelle de l'Etat.

- Le prolongement des voies CFF de la gare de l'Aéroport en direction de Bellevue a fait partie des plans officiels des CFF, de la Confédération, du canton et de la Ville de Genève de 1985 à janvier 2011, et est régulièrement évoqué par toutes les autorités en charge du dossier. Il a disparu du radar de ces autorités sans que cela n'ait donné lieu à débat substantiel ni explication sur le fond. Est-ce à dire que ce qui était possible pendant 25 ans est subitement devenu irréaliste ?
- La construction de Palexpo (Halle 6) a été faite en tenant compte de la prolongation des voies de l'Aéroport en direction de Bellevue, de sorte que les piliers de l'édifice n'entrent pas en conflit avec le tracé. Dans sa grande prévoyance, l'Etat a réservé des terrains dans le secteur de Blandonnet et possède depuis une correction de tracé réalisée en 1985 des terrains en bordure de voie à Bellevue permettant de réaliser les travaux plus rapidement.



*Projet de Boucle et ses raccordements, en rouge*

- La planification de l'Etat et des CFF, telle qu'elle est actuellement connue, repose sur trois étapes au moins :
  - a) la création de deux voies et d'un quai en sous-sol de la gare de Cornavin pour un coût de 1,7 milliard (dont 425 à la charge du canton et 120 à celle de la Ville de Genève, selon la convention-cadre signée le 7 décembre 2015) ;
  - b) la création ultérieure de deux autres voies en sous-sol sous la place Montbrillant et d'un tunnel à l'ouest en direction de Châtelaine, pour un coût estimé de 1 milliard ;
  - c) la création d'une ligne, dite « diamétrale », reliant Cornavin à l'Aéroport, via une halte nouvelle à construire dans le quartier des Nations et une nouvelle gare sous la gare de l'Aéroport (les deux lignes se croisant), pour un coût estimé assez vaguement à 2 milliards de francs. Le projet de l'Etat prévoit que cette diamétrale desservira ensuite Zimeysa puis Bernex (en 2045 seulement) pour un coût additionnel encore non chiffré. Une autre version des projets du département tel que publiée par l'Etat prévoit la liaison en direction de Bernex à partir de Lancy-Pont-Rouge.

*Remarque : les étapes b) et c) ne sont ni incluses dans la convention-cadre susmentionnée ni chiffrées avec précision.*

- Le coût de ces travaux est donc estimé à 4,7 milliards, alors que le bouclage de la boucle de l'Aéroport avec ses raccordements est, lui, estimé à moins d'un milliard.
- Le bouclage de la boucle de l'Aéroport est réalisable d'ici à 2030 alors que le projet envisagé par l'Etat ne déploiera ses effets complets qu'à l'horizon 2045.
- L'extension de la gare Cornavin nécessiterait 6 ans de travaux en pleine ville entre 2025 et 2031 pour la première phase, 6 autres années pour la seconde entre 2035 et 2041. Les nuisances de ces travaux, même menés en sous-sol, devraient être considérables et avoir un impact très important sur la qualité de vie de la population mais aussi sur l'ensemble du trafic dans une bonne partie de la rive droite urbaine.
- Ces désagréments causés au trafic et à la vie quotidienne, de même qu'aux commerces et à l'économie en général, ne tiennent encore pas compte des importants travaux d'aménagement de la place Cornavin à mener en surface. La coordination et les effets réciproques de ces chantiers ne semble en outre pas encore clairement établis.

- Ce boucllement permet d'éviter le transit par le centre-ville de Genève, très peuplé, de matières dangereuses venant de France et destinées notamment aux industries chimiques installées en Valais.
- Il donnerait enfin une plus grande flexibilité au réseau, évitant qu'un blocage à un endroit ne paralyse complètement le trafic passagers et marchandises, régional, national et international.
- Cette liaison rendrait aussi possible la desserte ferroviaire de la zone qui s'étend en bout de piste de l'Aéroport, selon les développements qui pourraient y voir le jour dans les décennies à venir. Une zone dans tous les cas soumise au bruit des avions et impropre à l'installation de zones d'habitation.

Le projet de boucllement, élaboré entre autres par l'ingénieur Weibel et défendu par l'association Genève Route et Rail (GeReR), est actuellement écarté par les services de l'Etat qui s'appuient sur une prise de position non étayée des CFF et de l'OFT, pour des raisons d'horaire et d'exploitation, voire de principe, qui, au regard des coûts, des nuisances, d'un coût très nettement inférieur et d'une simplicité d'exécution nettement supérieure, devrait recevoir au moins un examen approfondi et présentant des garanties d'indépendance. Il en va des intérêts du réseau national, mais aussi d'un réseau régional genevois pour lequel les citoyens-contribuables ont le droit de recevoir des explications complètes.

Les autorités fédérales et en particulier les CFF semblent aussi sous-estimer des nuisances à subir par les citoyens genevois, résidents des quartiers concernés, pendulaires et visiteurs.

Rien ne permet d'étayer la thèse que cette solution aurait été l'objet d'une véritable étude. En particulier, l'argument selon lequel le coût des premiers 500 mètres de voies passant sous Palexpo équivaldrait à la somme énorme de 600 millions de francs a été largement utilisé par les administrations fédérales (OFT) et cantonales. Dans une lettre signée le 27 avril 2016 par le directeur de l'OFT, cette affirmation était encore utilisée, tout en reconnaissant que rendre traversant la gare de Genève-Aéroport présentait des avantages en termes de desserte pour l'ensemble du réseau, notamment les 45 gares du CEVA. C'est ce que disait en substance dans cette missive le directeur de l'OFT, M. Peter Füglistaler. Cette évaluation s'est pourtant révélée fautive. Elle n'a été corrigée par l'OFT qu'en septembre 2016 puis par une lettre à la signature du CE en charge du département datée du 15 septembre 2016.

Plusieurs éléments laissent donc penser que les débats qui ont eu lieu à la commission des travaux (et non celle des transports, plus directement concernée par les décisions à prendre concernant la planification du réseau ferroviaire) entre juin et septembre 2016, menant à un vote en plénière le 22 septembre de la même année, ont été menés sous la pression des experts de l'Etat, de la Confédération et des CFF. La solution du boucllement a été discréditée par des affirmations inexactes sur son coût tel que détaillé ci-dessus.

L'argument avancé par les tenants du statu quo (avec double extension de la gare Cornavin, nuisances et coût de 2,7 milliards) s'appuie sur le fait que les trains qui passeraient par l'Aéroport avant de rejoindre Cornavin (au plus un train sur deux, selon les modèles de circulation retenus) verraient leur temps de parcours allongé de 6 à 7 minutes ne semble pas suffisant pour déclarer le projet de boucle irréaliste.

Les signataires du présent projet de loi en veulent pour preuve que la planification actuelle ne prévoit pas de relier le Léman Express à l'Aéroport avant 2045 au mieux et impose ainsi aux voyageurs un changement de train à Cornavin (une rupture de charge, en langage ferroviaire) qui est autrement plus ennuyeux et coûteux en temps pour les usagers que le délai exposé plus haut. Dans ce cas, cela ne semble pas déranger les experts des CFF et de la Confédération.

Si une ville comme Genève se doit d'avoir une grande gare, rien ne dit que l'existence d'un réseau pourvu de plusieurs pôles tels que l'Aéroport, la Praille et Cornavin ne permette pas de faire fonctionner le réseau de manière fluide, fût-ce au prix d'un effort de planification de la part des CFF quand elle révisera ses horaires en 2030, comme c'est d'ailleurs prévu.

Pour toutes ces raisons, les signataires demandent à l'Etat de réaliser cette étude dans les meilleurs délais. Si la solution en boucle devait être réalisable, comme les signataires le pensent, il faudra sérieusement se demander si un surcoût de 3,7 milliards et d'énormes nuisances en pleine ville sont acceptables pour permettre aux CFF de conserver un fonctionnement en cul-de-sac pour des raisons d'exploitation. Cette question mérite à notre avis, un véritable débat démocratique.

Il sied encore de noter que, même dans l'hypothèse où l'extension de la gare Cornavin en sous-sol devait être maintenue, l'étude de la boucle mais aussi de la liaison dite de Blandonnet, du Furet et la ligne Sécheron-gare de l'Aéroport telle que proposée, resterait parfaitement pertinente, le véritable problème restant le cul-de-sac de l'Aéroport et ses conséquences en cascade sur l'ensemble du réseau genevois et régional.

**Conséquences financières*****Charges et couvertures financières / économies attendues***

Décrites dans et par le PL demandant l'ouverture du crédit d'étude.