

La boucle ferroviaire de l'aéroport

Mémoire technique

Plan du mémoire

0. Préambule

- 0.1 La solution « officielle » des administrations en charge des transports
- 0.2 La solution de la boucle de l'aéroport

1. Méthode

- 1.1 D'abord concevoir loin, ensuite seulement fractionner dans le temps
- 1.2 Deux solutions ? une seule méthode de rigueur : établir la balance des avantages et des inconvénients de chacune d'elles
- 1.3 Un projet résultat d'une synthèse, non d'une addition

2. La boucle

- 2.1 Le fonctionnement
- 2.2 Les ouvrages, leurs coûts, les délais d'exécution
- 2.3 L'exemple d'exploitation
- 2.4 L'insertion dans le système cadencé

3. La confrontation des deux concepts

4. La 1^{ère} étape d'extension de Cornavin coûte 1,7 milliards, dont un demi-milliard aux Genevois, et ne sert à rien

- 4.1 La 1^{ère} étape, trop chère, parce que réduite à peu de chagrin, ne servirait à rien
- 4.2 Elle coûterait aux Genevois un demi-milliard
- 4.3 « *Genève perdrait le milliard consenti par la Confédération* » ? 1^{ère} erreur !
- 4.4 « *Genève perdrait le milliard consenti par la Confédération* » ? 2^{ème} erreur !
- 4.5 Conclusion de ce chapitre consacré à la 1^{ère} étape d'extension de Cornavin

5. Conclusion générale

- 5.1 A long terme
- 5.2 La situation intermédiaire que promet la 1^{ère} étape d'extension souterraine de Cornavin
- 5.3 Hypothèse : l'extension de Cornavin se réaliserait en une seule étape

0. Préambule

Dès 2008, il est clairement apparu que le nœud ferroviaire de Genève atteindrait avec la mise en service du CEVA les limites de sa capacité, et que la demande sur la côte du Léman allait en outre fortement augmenter. Il fallait prendre des mesures.

0.1 La solution « officielle » des administrations en charge des transports

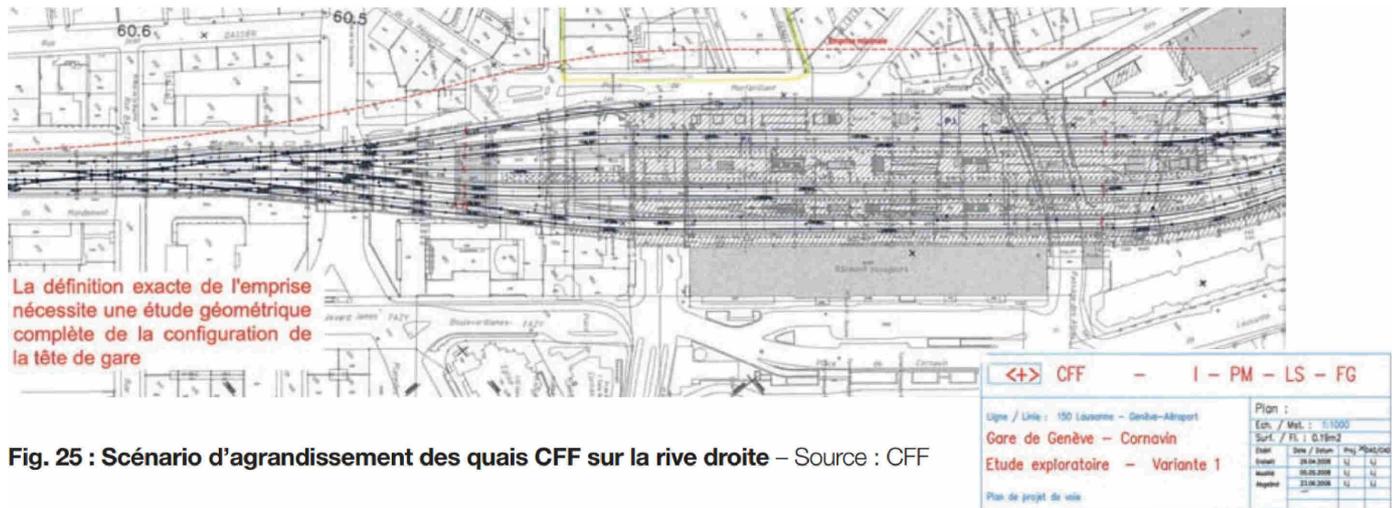


Fig. 25 : Scénario d'agrandissement des quais CFF sur la rive droite – Source : CFF

CFF - Gare de Genève-Cornavin - Etude exploratoire – Variante 1 – Année 2008

Dès 2008, les administrations en charge des transports, fédérales et cantonales, avec la caution technique des CFF, ont décidé de résoudre ce problème de capacité grâce à deux ouvrages considérables.

a) Un agrandissement de la gare de Cornavin.

Cet agrandissement est réalisé en ajoutant une gare souterraine de deux quais supplémentaires à deux voies chacun. Pour des raisons de financement, il a été décidé de fractionner en deux étapes cette réalisation, ce qui aurait pour conséquence de voir se succéder à une dizaine d'années d'intervalle deux chantiers de plus d'un milliard chacun, au même endroit, au centre névralgique de Genève. Récemment, par crainte d'une ferme opposition à cette succession de deux formidables chantiers au même endroit, il est envisagé de renoncer à ce fractionnement, ce qui compromet le financement de la 1^{ère} étape.

b) Une nouvelle ligne ferroviaire, souterraine, reliant via les Nations Cornavin à une gare souterraine de l'aéroport, également nouvelle, sous la gare actuelle.

Cet ouvrage est rendu nécessaire par le fait que l'actuelle gare de l'aéroport, parce qu'en impasse, ne peut accueillir plus de 8 trains par heure (éventuellement 9), que les trains de grandes lignes, au nombre de 8 ou si possible 9 par heure, y sont prioritaires, ce qui a pour conséquence qu'aucun train régional ne puisse y accéder

A ce jour, seule la 1^{ère} étape d'extension de Cornavin est financée, à un montant de 1,65 milliards. La seconde étape est évaluée à un milliard, et la nouvelle ligne reliant Cornavin à la nouvelle gare de l'aéroport à deux milliards. La somme arithmétique des ces trois montants est de 4,65 milliards. Dans ce qui suit, par souci de cohérence arithmétique, (la relative solidité des 1,65 milliards, le caractère très approximatif des deux autres montants), on adoptera le chiffre arrondi de 5 milliards.

0.2 La solution de la boucle de l'aéroport

Dès sa conception, en 1980, la gare de l'aéroport a été dessinée pour réserver à l'avenir, si le besoin s'en ferait sentir, la possibilité de prolonger l'antenne qu'elle forme jusqu'à ce que celle-ci rejoigne la ligne de Lausanne à proximité de la halte de Genthod-Bellevue, réalisant ainsi une boucle. Grâce à cette dernière, des trains visitant Genève depuis la Côte peuvent le faire en n'empruntant qu'une fois, et non pas deux, le trajet Genthod-Bellevue – Cornavin, Saint-Jean, Châtelaine – Aéroport, dans un sens ou dans l'autre. Les trains qui desservent l'aéroport depuis la Côte vaudoise ne visitent ainsi Cornavin qu'une fois, et non deux. S'ils sont 12 par heure, ils libèrent à Cornavin 12 sillons par heure, suffisamment pour y épargner tout agrandissement.

1. Méthode

1.1 D'abord concevoir loin, ensuite seulement fractionner dans le temps

L'insuffisante capacité d'un nœud ferroviaire de l'importance de Genève exige une planification rigoureuse. Il faut, dans une telle situation, voir loin, établir un plan directeur, quitte à procéder ensuite par étapes.

Dans le domaine des chemins de fer, où toute réalisation d'importance nécessite des délais de préparation et d'exécution de plusieurs décennies, voir loin, c'est voir au moins 30 ans plus tard. En 2010, il fallait voir au moins jusqu'en 2040, si possible plus loin.

Rationnellement, il faut commencer par comparer les deux solutions à long terme, l'objectif final, et ensuite seulement examiner les possibilités de phasage de leur réalisation.

1.2 Deux solutions ? une seule méthode, de rigueur : établir la balance des avantages et des inconvénients de chacune d'elles

La seule démarche raisonnable consiste à dégager les avantages et inconvénients de chacune d'entre elles, en établir la balance.

Trouver à l'une un inconvénient ne suffit en aucun cas à la rejeter. Face à un enjeu de plusieurs milliards, l'étude comparative des deux solutions doit être menée à bien. L'intérêt général l'exige.

1.3 Un projet résultat d'une synthèse, non d'une addition

Le projet des administrations ne résulte pas d'une approche intelligente, raisonnée, du problème de capacité que pose le nœud ferroviaire de Genève, mais d'une démarche simpliste qui additionne des remèdes au fur et à mesure qu'apparaissent les problèmes : elles ont d'abord décidé d'étendre la gare de Cornavin dans le quartier des Grottes ; face à l'opposition citoyenne, elles ont dû décider d'enfouir cette extension ; se rendant compte que cette solution était trop chère, elles ont décidé de fractionner en deux étapes cette extension ; tout récemment encore, les administrations se sont soudain rendu compte du très considérable risque d'une massive opposition citoyenne à leur projet de fractionnement en deux phases de l'extension souterraine de Cornavin, fractionnement qui provoquerait la succession à quelques années d'intervalle, au bas des Grottes, de deux chantiers d'un milliard chacun, au même endroit, s'étendant de la rue Bautte à la rue des Gares. Cette extension ne résolvant pas l'insuffisance de capacité de la gare de l'aéroport, elles ont décidé d'en créer une nouvelle, desservie par une ligne également nouvelle Cornavin – Nations – Aéroport, la fameuse « raquette ».

Des pansements appliqués successivement sans guérir le malade. Cela n'en finit pas.

Le projet de la boucle se fonde au contraire sur une approche globale qui se différencie fondamentalement de la démarche adoptée par les administrations. Il s'agit d'analyser l'ensemble, dégager tous les problèmes avant d'en faire la synthèse pour une solution qui les résout tous. Elle peut être fractionnée dans le temps, ce qui n'est toutefois pas nécessaire dans le cas de la boucle de l'aéroport, qui réalise ce résultat en une seule étape, composée de nombreux petits chantiers simultanés, répartis le long de voies existantes, ferroviaires ou routières, la plupart sur des terrains appartenant aux CFF ou au Domaine public.

2. La boucle

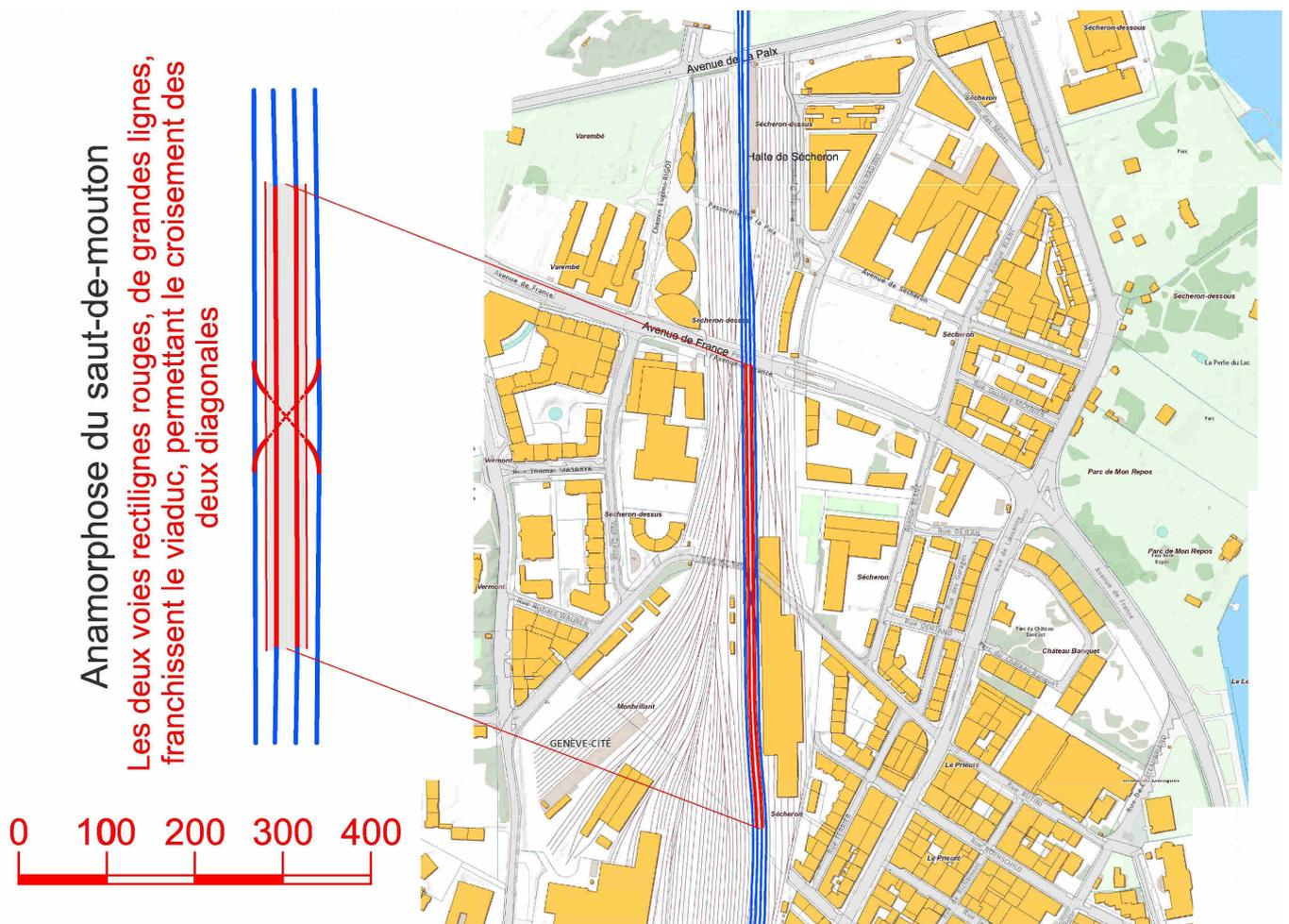
2.1 Le fonctionnement de la boucle est, je pense, désormais bien connu :

1. tout train qui la parcourt n'occupe le trajet Bellevue – Cornavin – Aéroport qu'une fois, soit dans un sens soit dans l'autre, alors que, sans la boucle, il emprunterait ce tronçon deux fois, une 1^{ère} fois pour se rendre à l'aéroport, la seconde fois pour en revenir.
2. la gare de l'aéroport rendue traversante peut accueillir comme celle de Zurich-Flughafen 24 trains par heure, le triple de ce qu'elle peut recevoir dans sa situation actuelle,

La boucle permet donc d'augmenter la capacité de la gare de l'aéroport tout en réduisant la charge à Cornavin. **Actuellement 8 trains par heure à l'aéroport chargent Cornavin 16 fois par heure. Grâce à la boucle, 12 trains par heure à l'aéroport (4 de plus) chargeront Cornavin 12 fois seulement (4 de moins).**

2.2 Les ouvrages de la boucle, leurs coûts, les délais d'exécution

2.2.1 Saut-de-mouton Sécheron-Cornavin



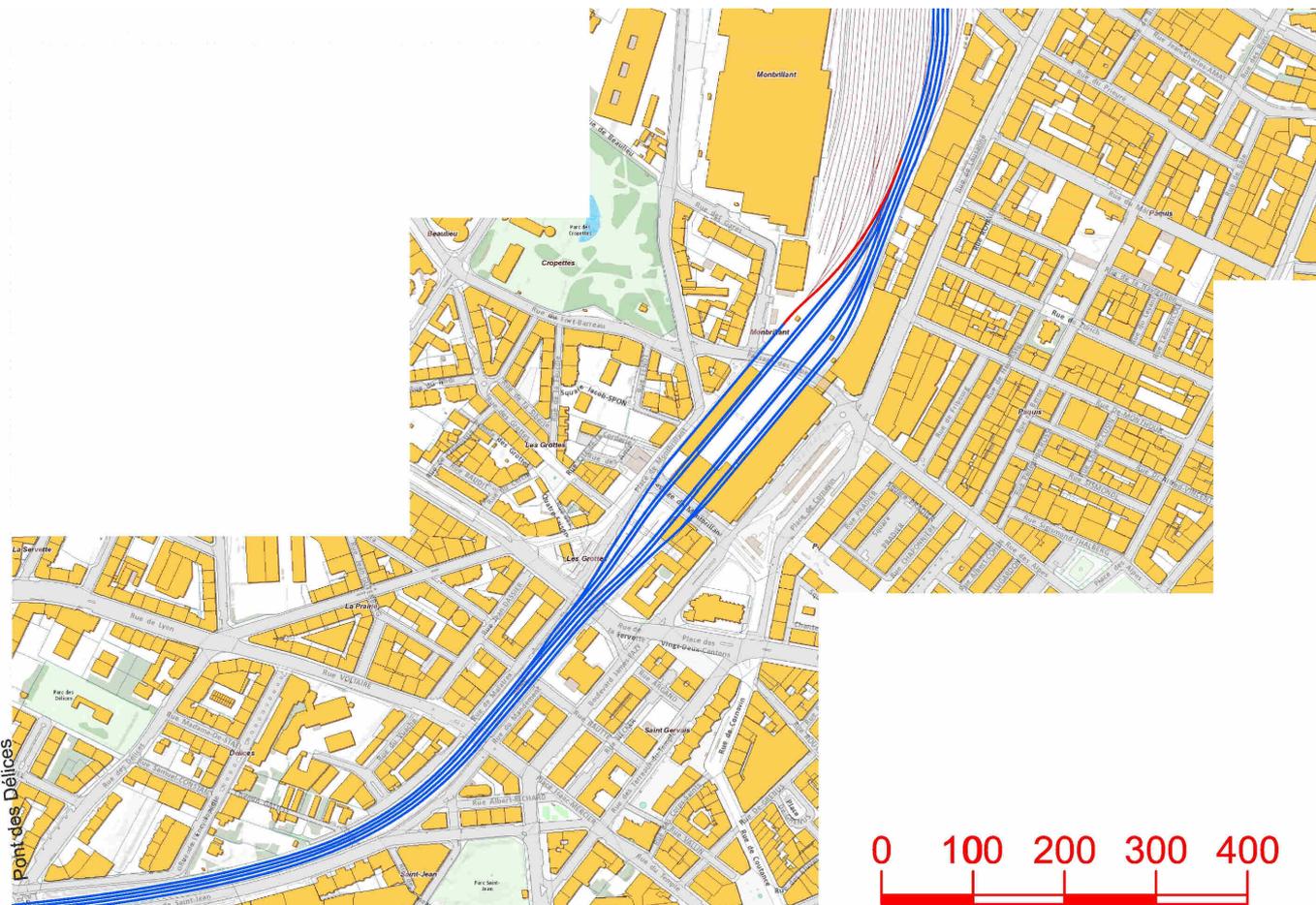
Ce saut-de-mouton aérien est à voie double. Ce sont les trains de grandes lignes qui l'empruntent, passant par-dessus un croisement de voies régionales.

Court, de 520 mètres de longueur, parallèle aux voies au sol, il ne nécessite pas de portique transversal. Coût : 74 millions.

Il est entièrement implanté sur domaine CFF.

Cette carte et la suivante font très bien voir que le faisceau des voies de garage et de services n'est pratiquement pas touché.

2.2.2 Prolongement de l'actuelle voie 8 de Cornavin

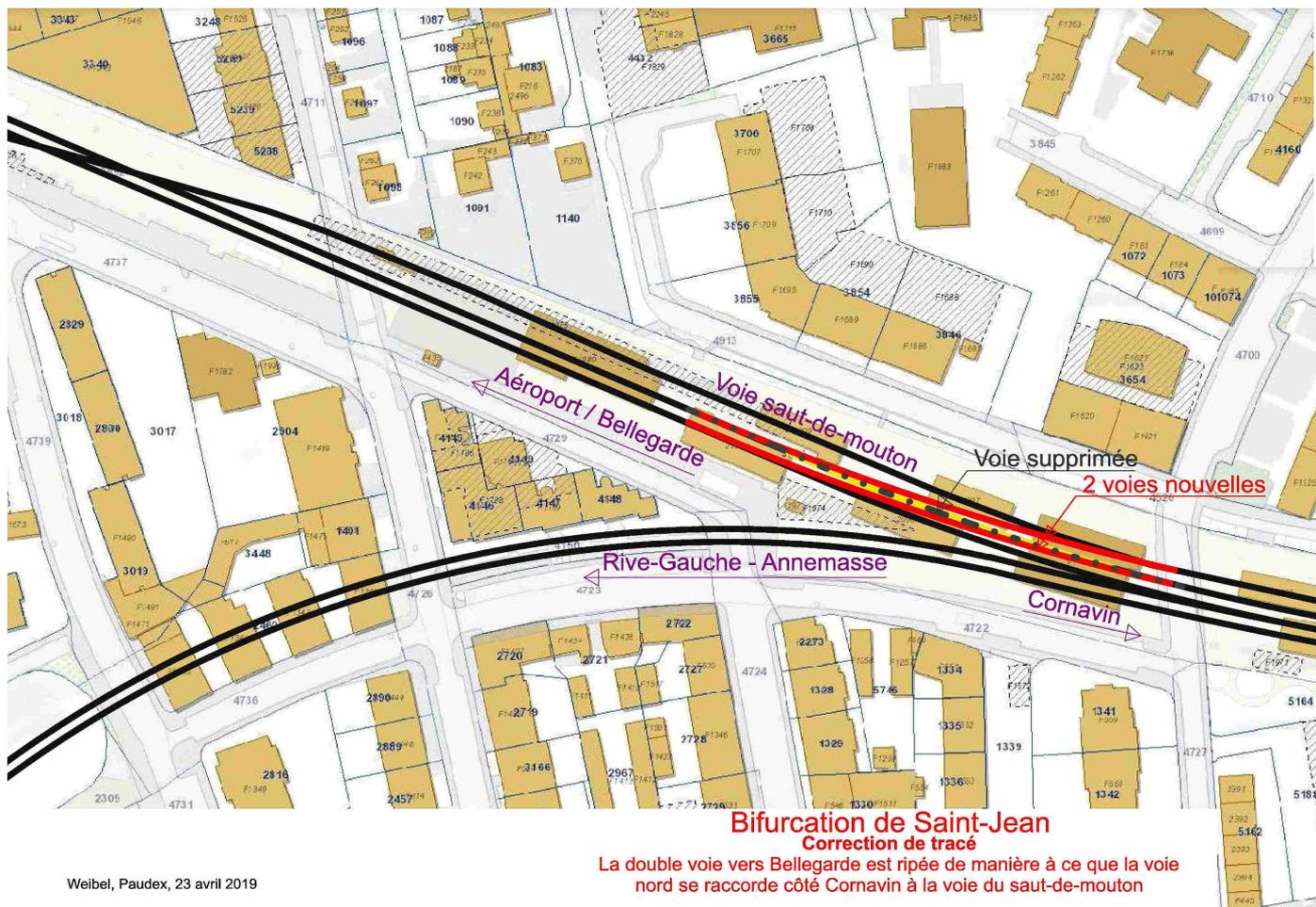


Ce plan indique la principale modification du faisceau de voies nécessaire à Cornavin : le prolongement de l'actuelle voie 8 permettant de rejoindre les voies en direction de Lausanne.

Coût : 15 millions.

Cette carte et la précédente font très bien voir que le faisceau des voies de garage et de services n'est pratiquement pas touché.

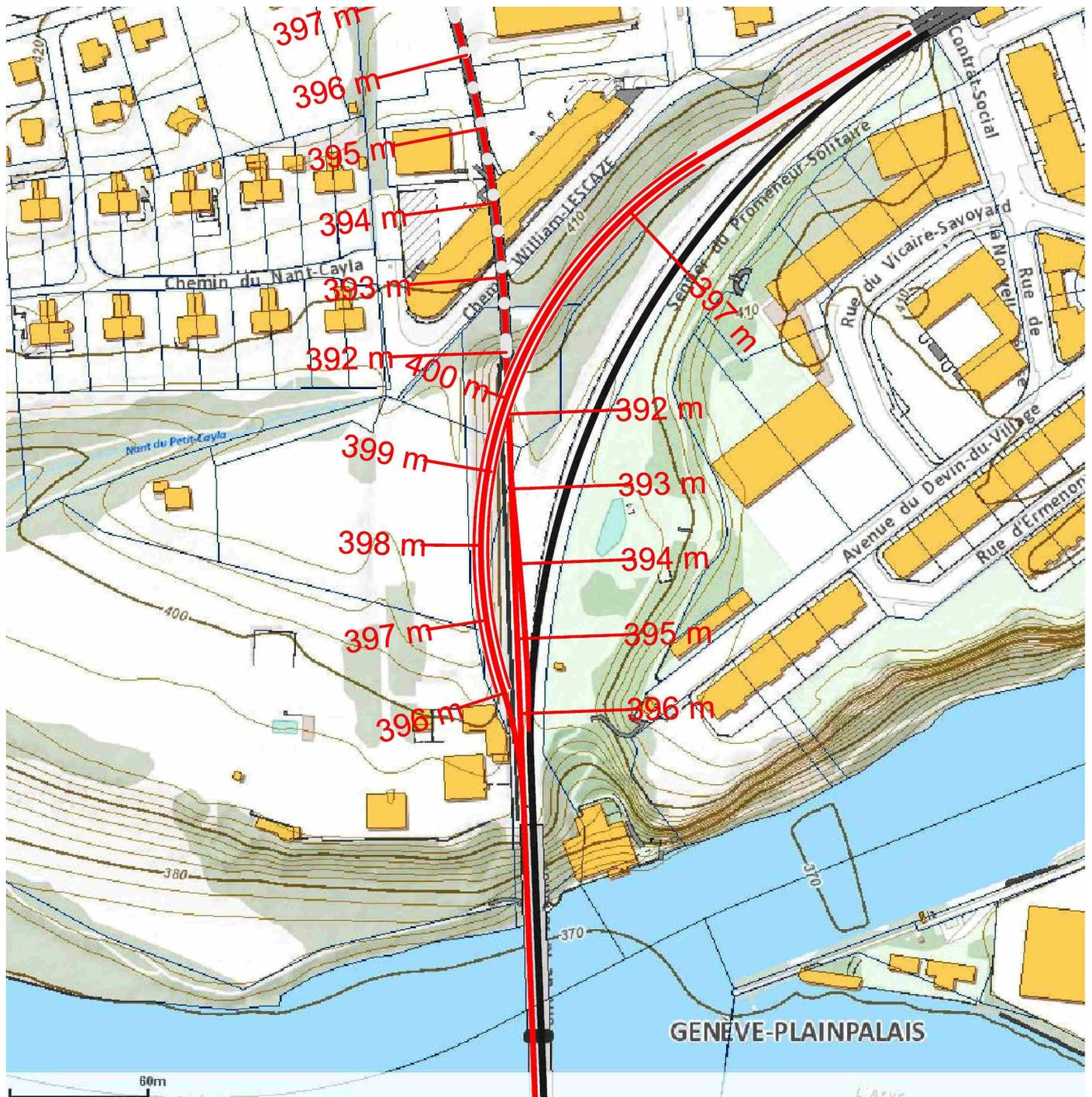
2.2.3 Bifurcation de Saint-Jean – Modification de tracés, modification de l'aiguillage.



L'ouvrage a pour effet de rendre complètement indépendantes l'une de l'autre, depuis Cornavin, la double voie vers Bellegarde/Aéroport et celle vers la Jonction/Lancy/Annemasse. La bifurcation de ces deux lignes est reportée à Cornavin, ou même, en fait, à l'entrée est de Cornavin.

Coût : 9 millions.

2.2.4 Saut-de-mouton Jonction – Saint-Jean - Furet



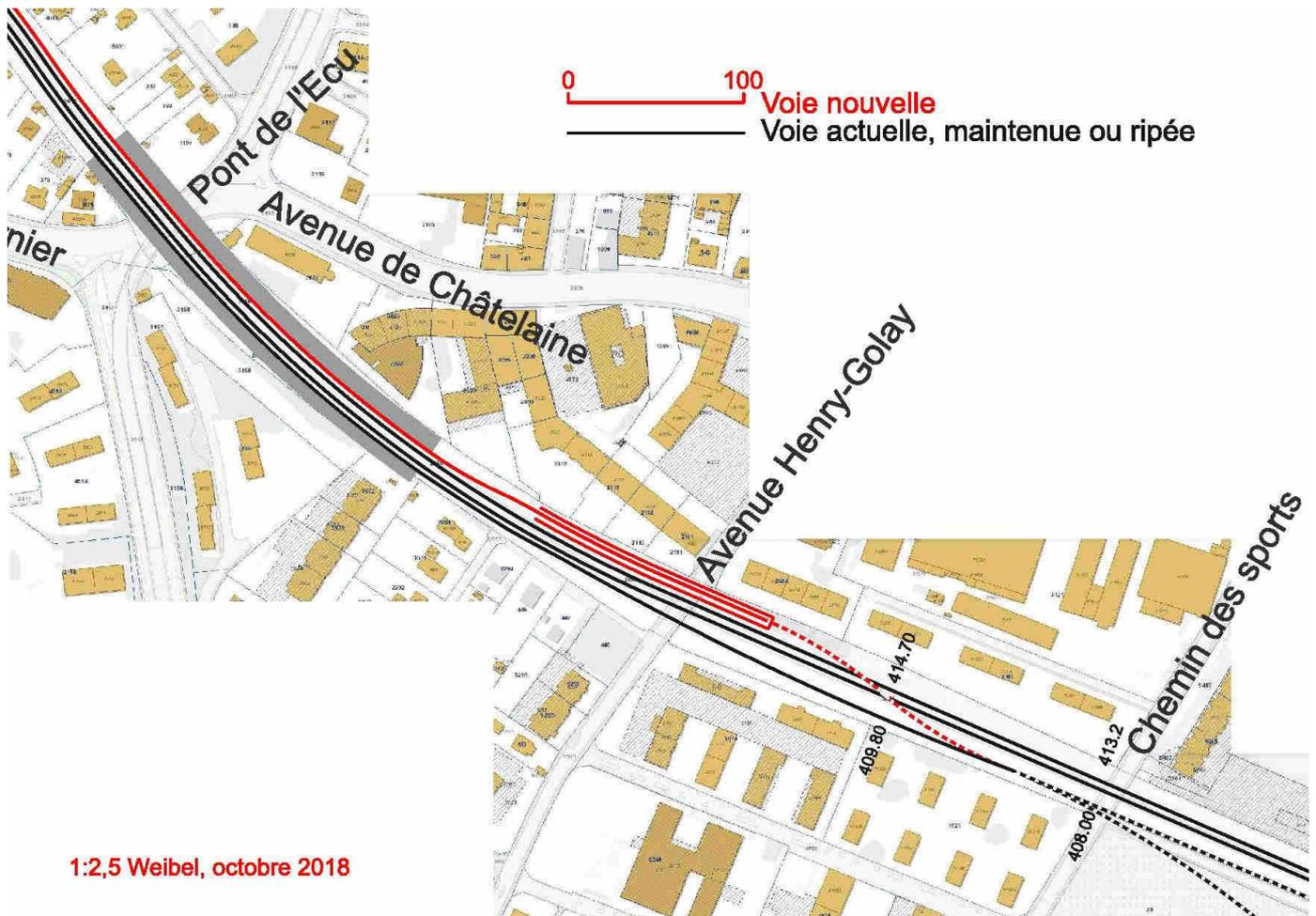
Saut-de-mouton Sain-Jean – Jonction.

Entièrement sur domaine privé des CFF. Coût : 83 Millions.

La voie du tunnel Furet est abaissée de 4 mètres, la voie du tunnel de Saint-Jean est surélevée de 4 mètres, la différence d'altitude au croisement des deux voies est d'environ 8 mètres.

L'ouvrage est implanté entièrement sur domaine CFF, manifestement découpé pour réserver la faisabilité du saut-de-mouton.

2.2.5 Saut-de-mouton sous les deux voies de la ligne de La Plaine à la sortie du tunnel Furet.



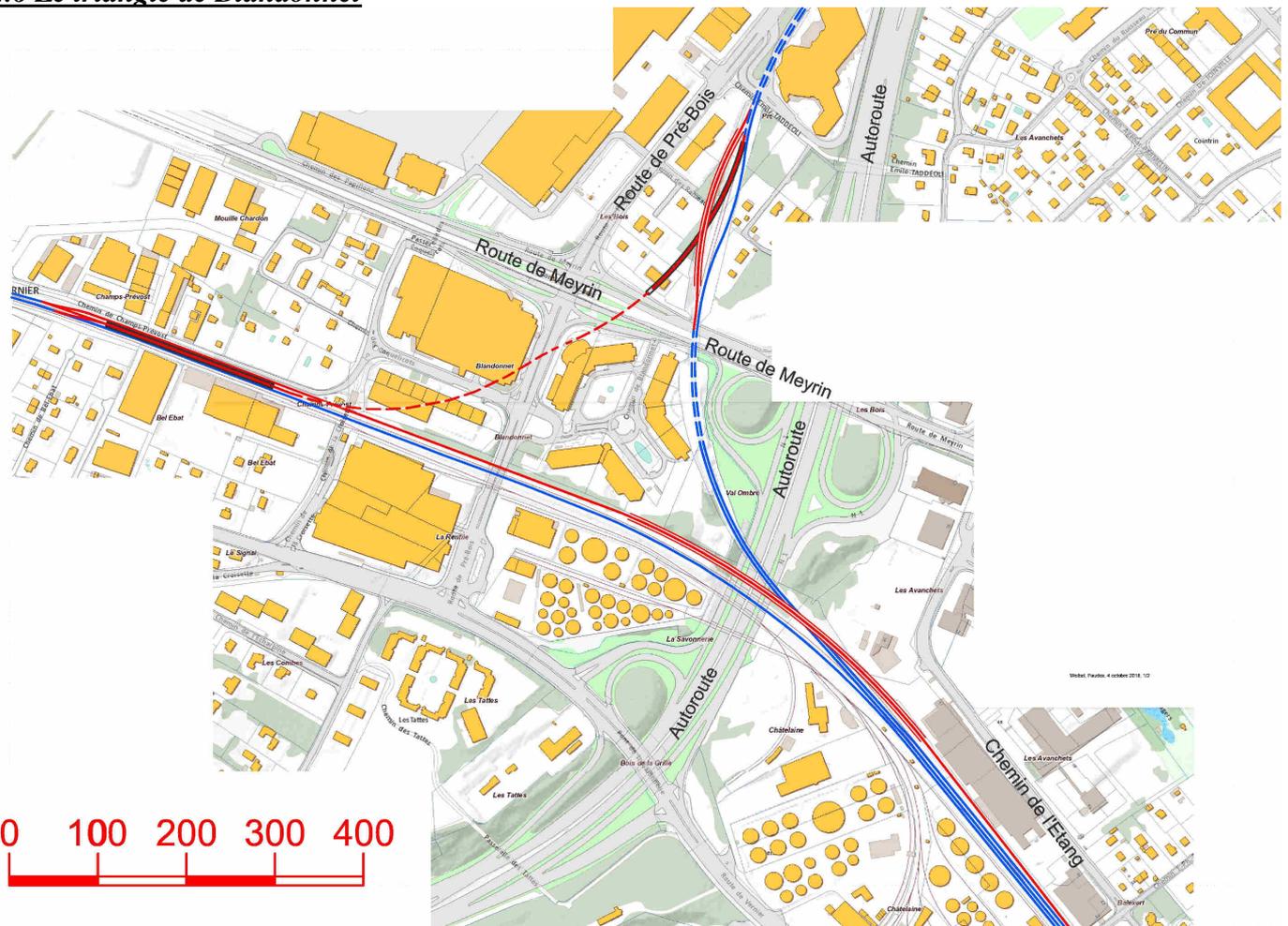
A droite, la bifurcation tunnel de Furet / saut-de-mouton souterrain de 1985. La bifurcation est située profondément 5 mètres en-dessous des voies de la ligne de La Plaine, ce qui permet de réaliser relativement simplement le saut-de-mouton souterrain passant du côté sud des voies au côté nord. La double voie de la ligne de La Plaine peut être surélevée, il suffit de la poser sur un pont provisoire pour creuser le saut-de-mouton souterrain.

L'ouvrage s'implante entièrement sur domaine CFF.

Coût : 48 millions. (Gare non comprise).

4^{ème} voie Avenue Henry-Golay – Bifurcation de Châtelaine : 31 millions.

2.2.6 Le triangle de Blandonnet



Le raccordement de Blandonnet, entre la ligne de l'aéroport et celle de La Plaine, s'enfonce suffisamment profondément pour passer sous le carrefour Route de Meyrin – Route de Pré-Bois, et aussi sous l'angle du bâtiment du centre commercial de Blandonnet.

Du côté Aéroport, la voie s'enfonce entre les deux voies de la ligne de l'aéroport, écartées l'une de l'autre pour ouvrir le passage à la trémie. La voie côté route de Pré-Bois fait un léger saut-de-mouton.

Du côté Meyrin, la voie s'enfonce entre les deux voies de la ligne de La Plaine, celle côté Jura ayant été ripée pour ouvrir le passage à la trémie.

Les ouvrages en surface sont entièrement implantés sur domaine des CFF.

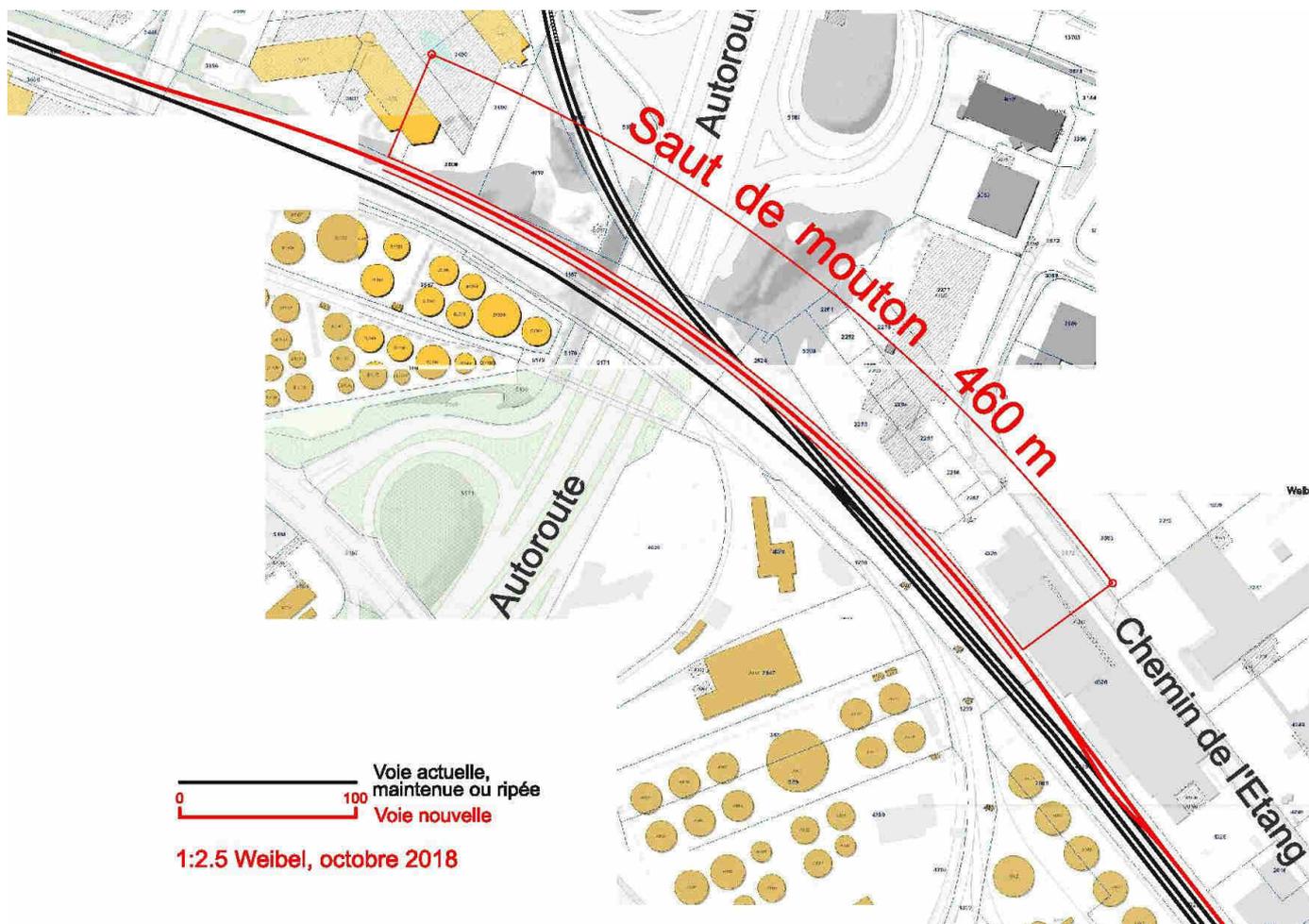
Coûts :

Raccordement ligne de l'aéroport – ligne de La Plaine : 190 millions.

4^{ème} voie Avenue Henry-Golay – Bifurcation de Châtelaïne : 31 millions.

Ripage voie à Vernier : 22 millions.

2.2.7 Saut-de-mouton de Châtelaine (détail)



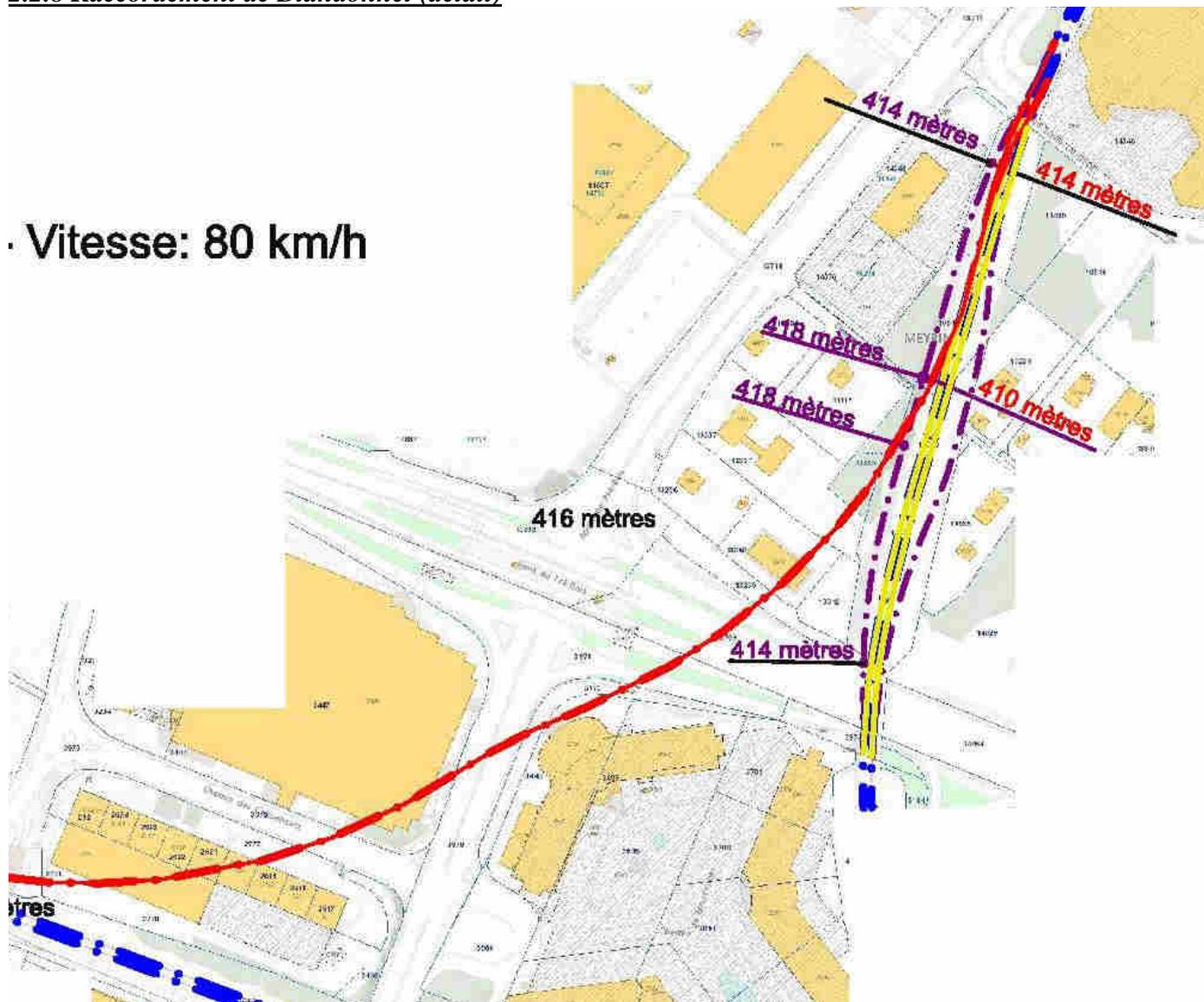
Le saut-de-mouton à la bifurcation de Châtelaine est court, parce qu'à l'ouest en contrepenne de la rampe de la ligne de La Plaine. Les portées sont courtes, une cinquantaine de mètres, sans nécessiter de portique transversal.

Ouvrage entièrement sur domaine CFF. Coût : 52 millions.

C'est cet ouvrage que l'administration cantonale prétend pouvoir en espérer le remboursement lors de la seconde étape d'extension de Cornavin. Elle en avance le coût faramineux de 280 millions. (Voir chapitre 4.2 de ce document).

2.2.8 Raccordement de Blandonnet (détail)

· Vitesse: 80 km/h



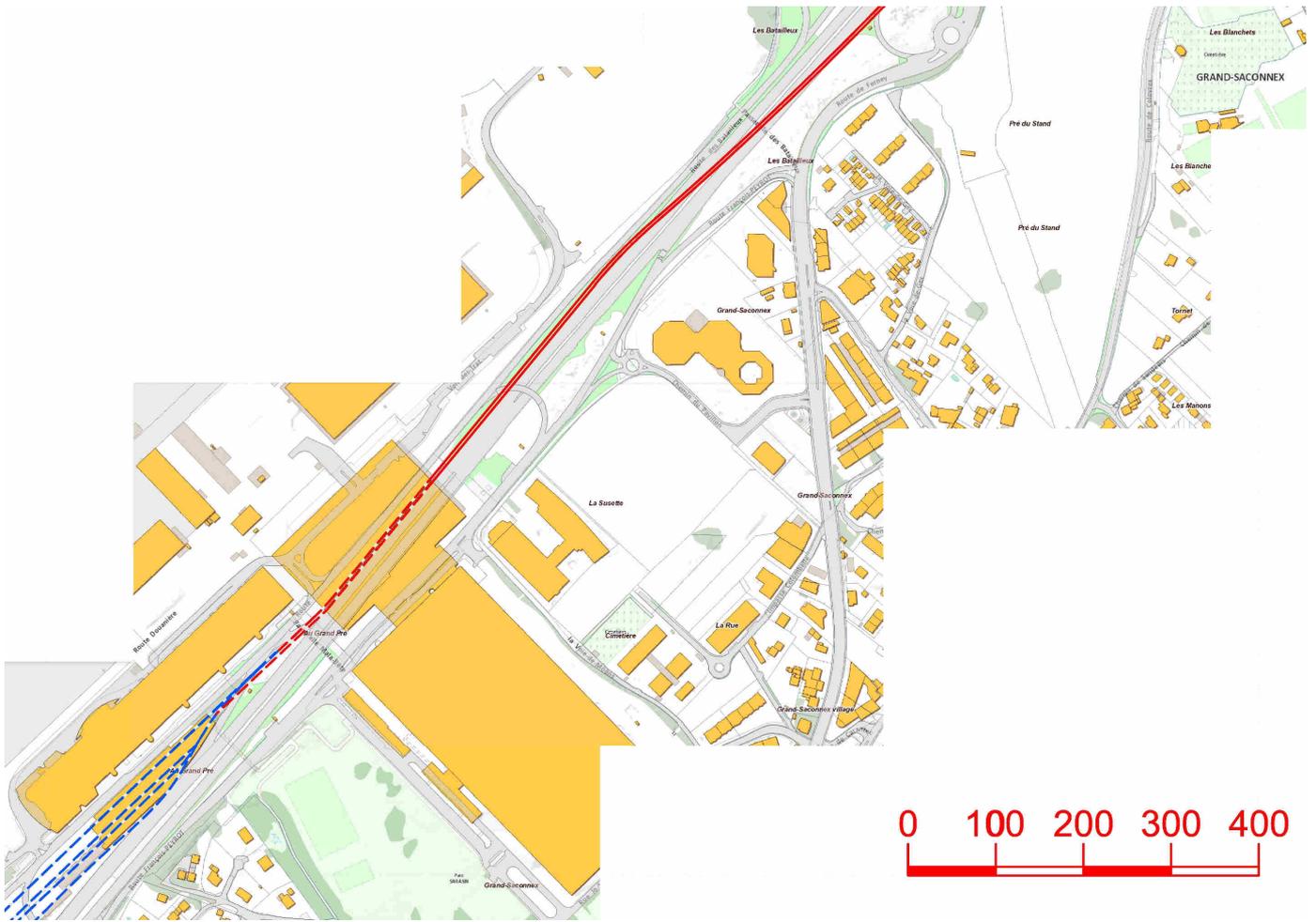
Le raccordement de Blandonnet, entre la ligne de l'aéroport et celle de La Plaine.

Entre l'Hôtel Mövenpick et la route de Meyrin par-dessus laquelle passe la ligne, le domaine propriété des CFF, acheté sans doute lors de la construction de la gare de l'aéroport, forme une large lentille, qui permet d'écarter les deux voies l'une de l'autre, suffisamment pour y installer la trémie du raccordement. La voie côté Jura de la ligne de l'aéroport passe en saut-de-mouton par-dessus la voie du raccordement qui s'enfonce depuis l'hôtel.

Après avoir passé en saut-de-mouton la voie Jura, la voie du raccordement poursuit sa plongée pour passer sous la route de Meyrin, frôler les fondations du bâtiment administratif de Blandonnet, passer encore sous la route de Pré-Bois, sous l'angle du bâtiment commercial de Blandonnet, sans sous-sol à cet angle, puis encore sous le petit immeuble du chemin des Coquelicots, avant de rejoindre en tunnel la ligne de La Plaine qu'elle rejoint par une trémie.

Cet ouvrage est évalué à 190 millions.

2.2.9 Prolongement Gare Aéroport – Passage Halle 6 de Palexpo



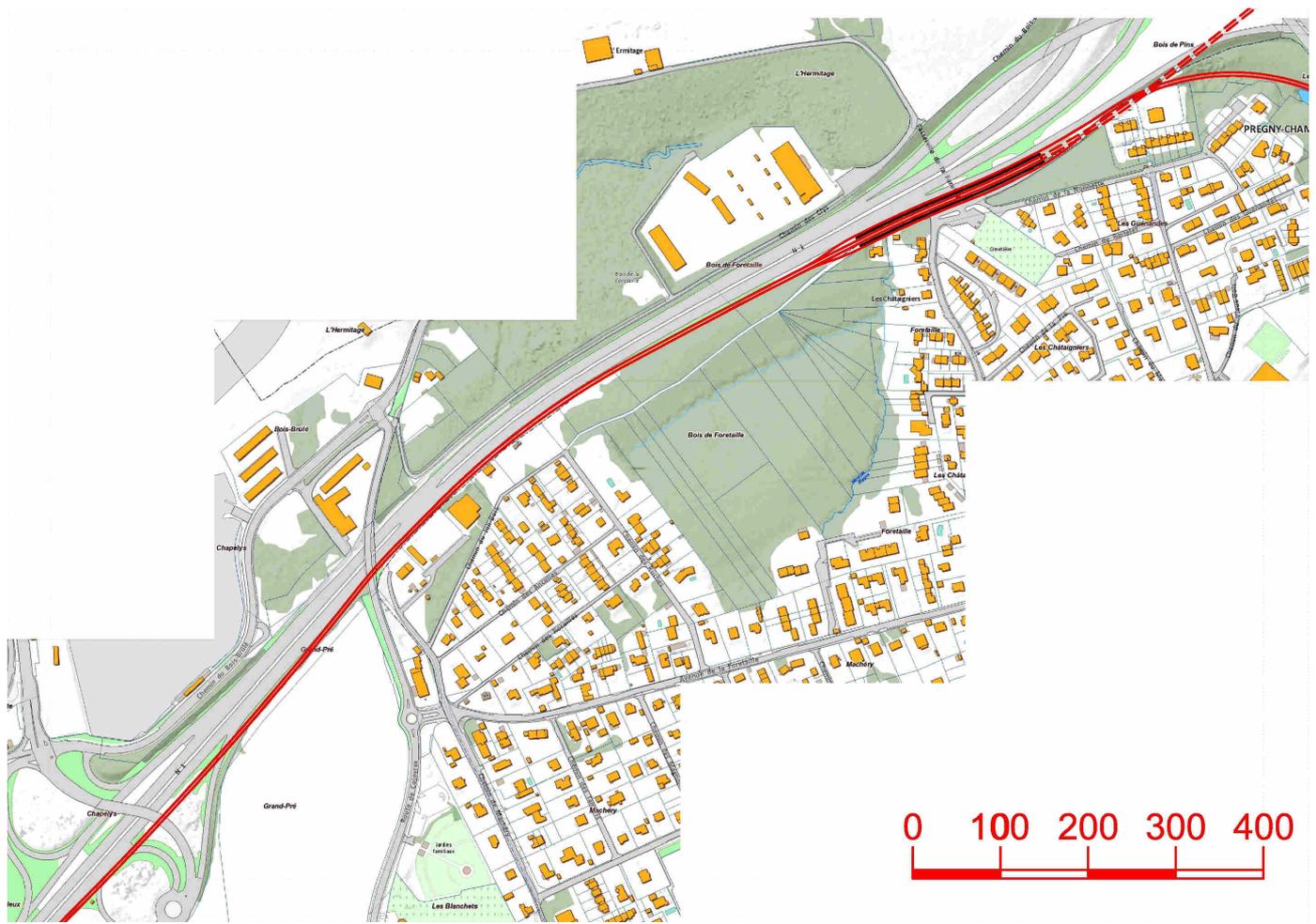
Le passage de la Halle 6 de Palexpo est réservé.

Coût du tronçon jusqu'à la halte de Genthod-Bellevue

| | |
|-----------------------------------------------------------|--------------|
| - Gare Aéroport – Passerelle de Foretaille : | 203 millions |
| - Passerelle de Foretaille – Halte de Genthod-Bellevue : | 185 millions |
| - Halte de Genthod-Bellevue – Chemin de la Grande-Vigne : | 21 millions |
| | <hr/> |
| | 411 millions |

L'essentiel de ce tronçon est implanté sur domaine public ou domaine privé de collectivités publiques.

2.2.10 Tronçon Jonction de Grand-Saconnex – Passerelle de Foretaille

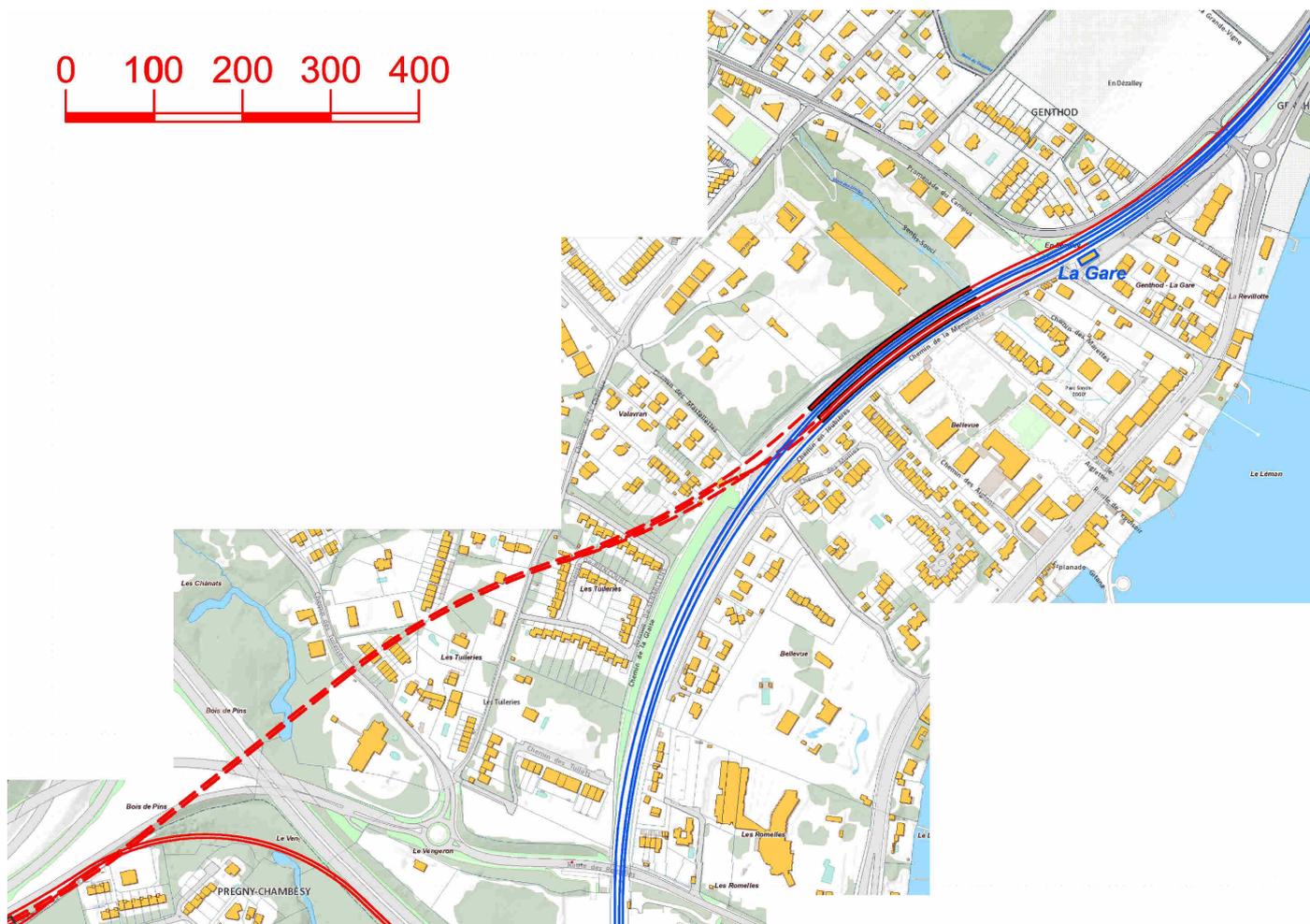


Coût du tronçon jusqu'à la halte de Genthod-Bellevue :

| | |
|------------------------------------------------------------------|--------------|
| - Gare Aéroport – Passerelle de Foretaille, 2,4 km : | 203 millions |
| - Passerelle de Foretaille – Halte de Genthod-Bellevue, 1,4 km : | 185 millions |
| - Halte de Genthod-Bellevue – Chemin de la Grande-Vigne : | 21 millions |
| | <hr/> |
| | 411 millions |

L'essentiel de ce tronçon est implanté sur domaine public ou domaine privé de collectivités publiques.

2.2.11 Tronçon Passerelle de Foretaille – Chemin de la Grande-Vigne

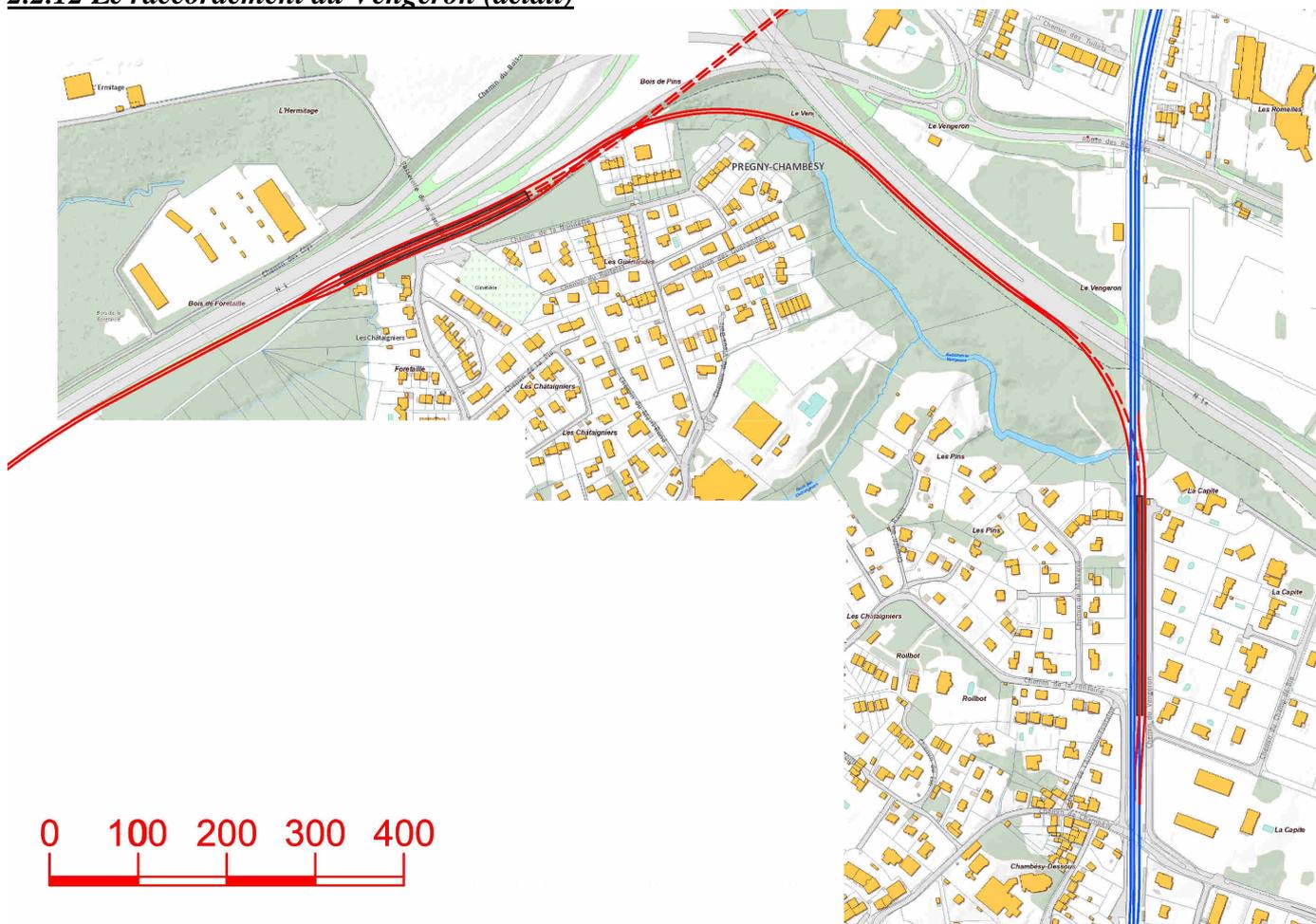


Coût du tronçon jusqu'à la halte de Genthod-Bellevue :

| | |
|------------------------------------------------------------------|--------------|
| - Gare Aéroport – Passerelle de Foretaille, 2,4 km : | 203 millions |
| - Passerelle de Foretaille – Halte de Genthod-Bellevue, 1,4 km : | 185 millions |
| - Halte de Genthod-Bellevue – Chemin de la Grande-Vigne : | 21 millions |
| | <hr/> |
| | 411 millions |

La courbe de Bellevue a été corrigée vers 1985. Cette correction a laissé libre une importante surface en forme de croissant, propriété des CFF, qui se prête à l'installation des trémies.

2.2.12 Le raccordement du Vengeron (détail)



L'ouvrage est implanté en zone déjà consacrée au transport, le long de l'autoroute et le long de la ligne de Lausanne, pour la plus grande part sur domaine public.

La trémie et la bifurcation à Foretaille font partie du même ouvrage que celui des voies Aéroport – Genthod-Bellevue.

Coût : 133 millions.

2.2.13 Récapitulatif des coûts

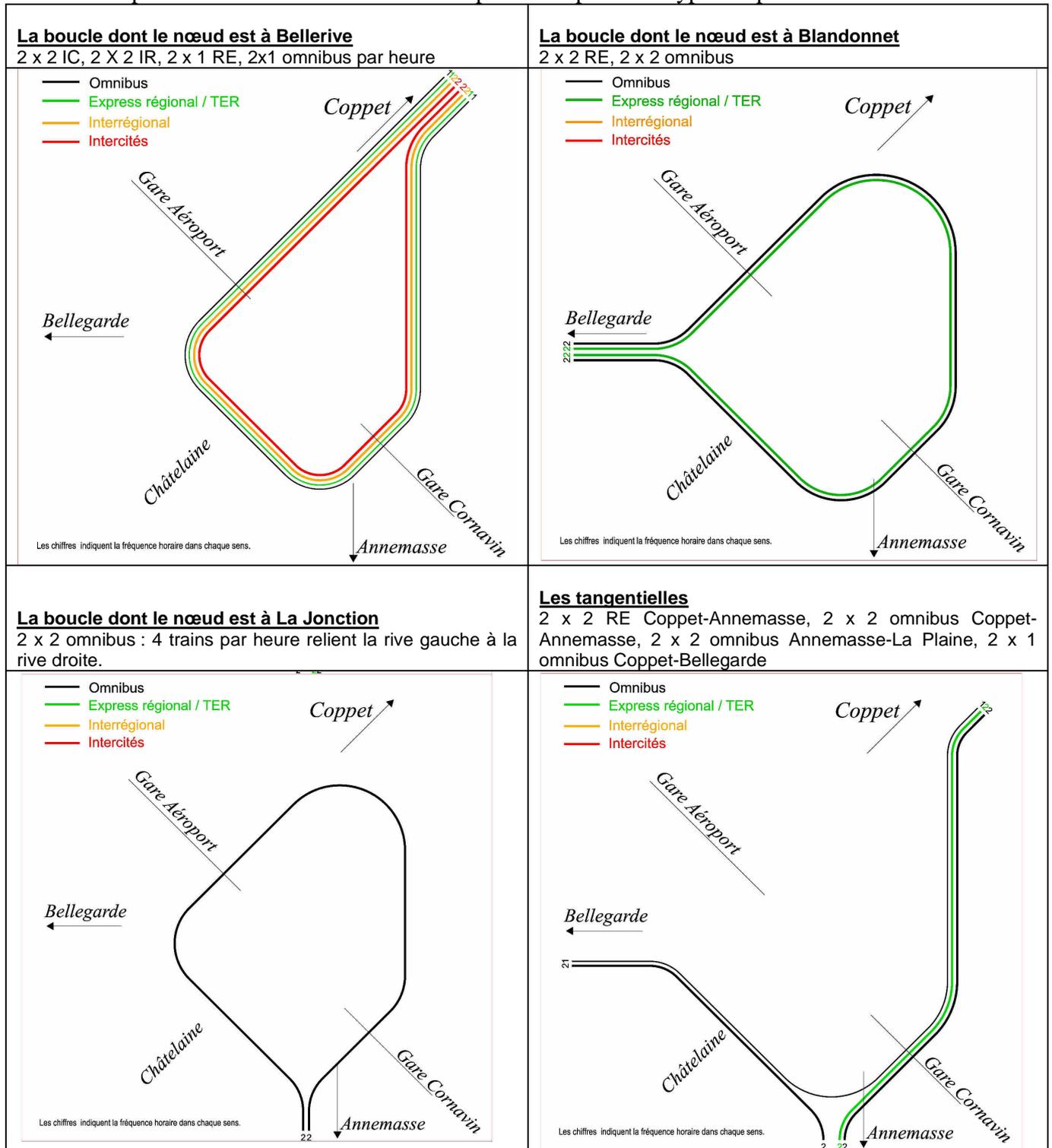
| | |
|--------------------------------------|----------------|
| Noeud ferroviaire Genève | |
| Aéroport - Genthod/Bellevue | 411 mio |
| Raccordement Vengeron | 133 mio |
| Raccordement Blandonnet | 190 mio |
| Ripage Voie Vernier | 22 mio |
| Saut-de-mouton Châtelaine | 52 mio |
| | <hr/> |
| | 813 mio |
| Ouvrages complémentaires | |
| Saut-de-mouton Sécheron | 74 mio |
| Modification voie 8 Cornavin | 15 mio |
| Modification bifurcation. Saint-Jean | 9 mio |
| Saut-de-mouton Jonction | 83 mio |
| Saut-de-mouton Furet | 48 mio |
| 4ème voie Châtelaine | 31 mio |
| | <hr/> |
| | 186 mio |
| | <hr/> |
| | 999 mio |

2.2.14 Délai d'exécution : 2030

Les ouvrages sont situés pour la plupart sur domaine public, ou domaine privé de collectivités publiques, ou encore domaine des CFF. Le tunnel de Bellevue ne l'est pas, mais c'est le cas en revanche des trémies à ses deux extrémités.

2.3 Un exemple d'exploitation

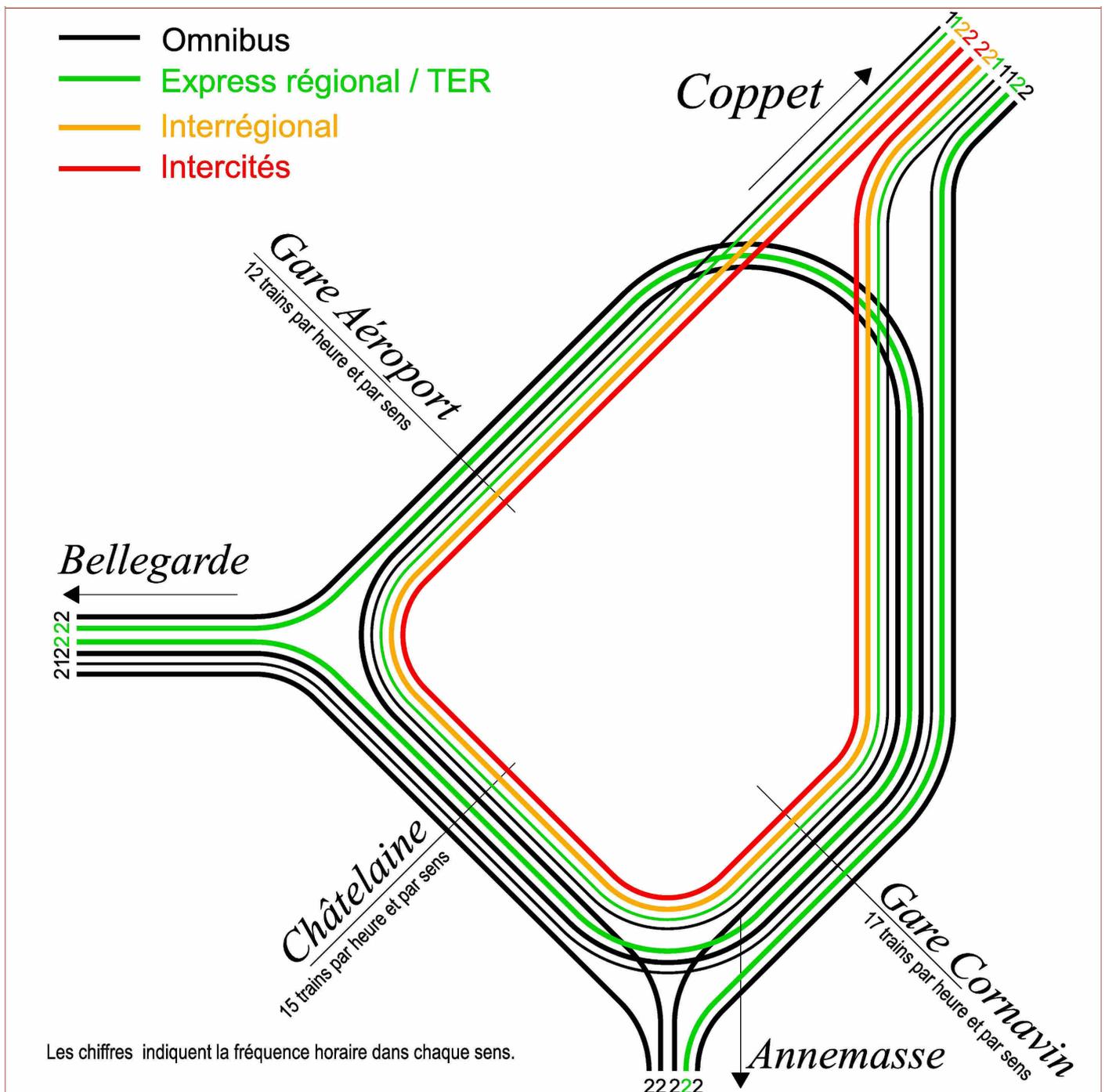
Variante d'exploitation N° 3. Cette variante d'exploitation prévoit 4 types de parcours sur la boucle :



Les chiffres indiquent les fréquences horaires dans chaque sens.

Par exemple la boucle d'Annemasse : chaque heure 2 trains quittent Annemasse, passent à Cornavin, puis à Aéroport et reviennent à Annemasse, et, pendant la même heure 2 trains font le circuit inverse : partir d'Annemasse, passer à Aéroport, puis Cornavin, et rejoindre Annemasse. Ainsi, ce sont 4 trains par heure qui relient Annemasse à Aéroport, deux d'entre eux en passant par Cornavin, deux autres par Châtelaîne.

Ces schémas mettent en évidence que certains trains visitent Cornavin depuis la Côte vaudoise sans détour par l'aéroport : dans cet exemple d'exploitation, ce sont 64 % des trains visitant Cornavin depuis la Côte.



Entre Coppet et le nœud de Genève circulent chaque heure 5 omnibus et 12 IC/IR/RE.
 Entre Annemasse et le nœud de Genève circulent chaque heure 8 omnibus et 2 RE (10 en tout).
 Entre La Plaine et le nœud de Genève circulent chaque heure 7 omnibus et 4 RE (11 en tout).

Ces chiffres se retrouvent facilement sur le schéma suivant, qui indique

- le réseau des voies pertinentes,
- le sens de principe de circulation de chacune d'elles,
- la « charge » (la fréquence horaire) exercée par ce modèle d'exploitation.

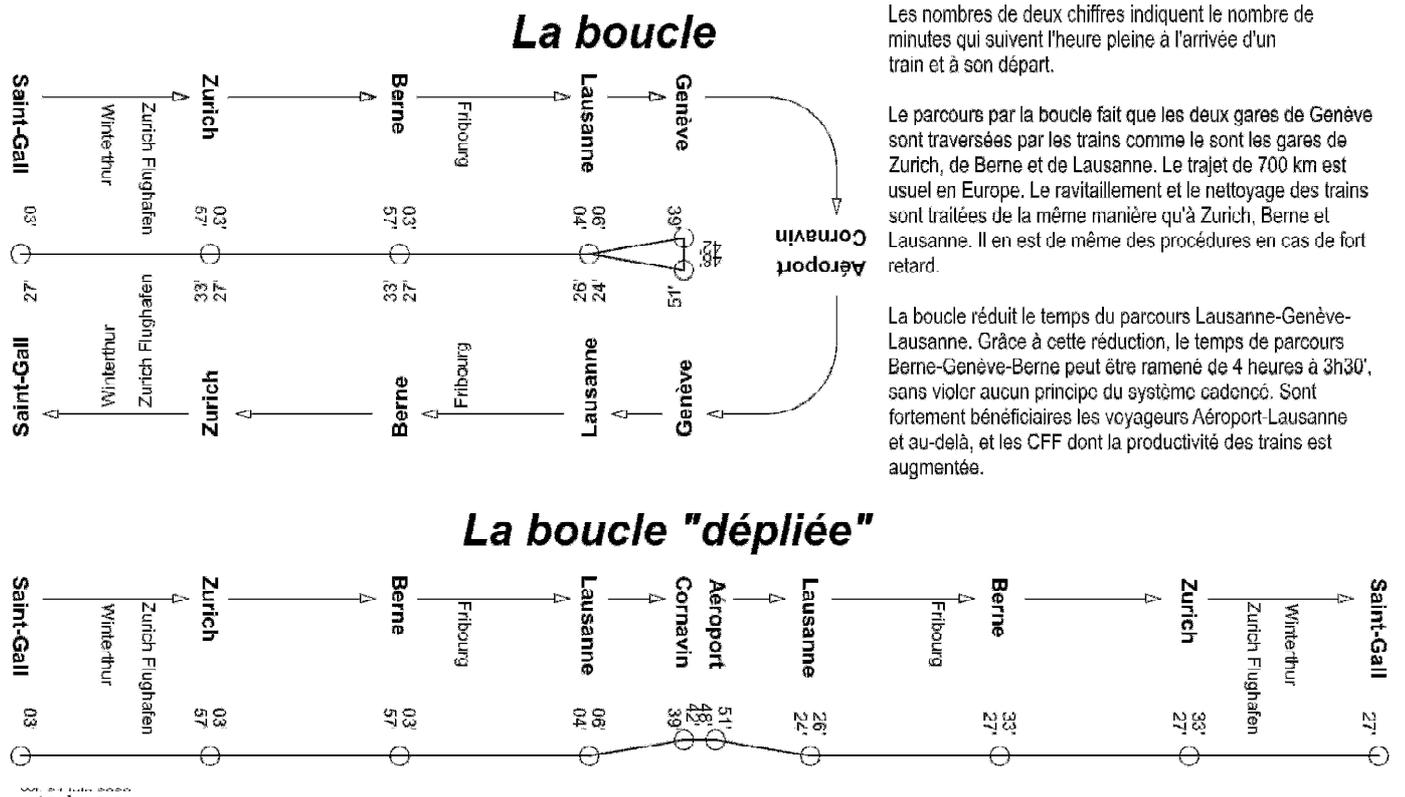
2.4 L'insertion de la boucle dans le système cadencé

Sans la boucle, les trains arrivés à la gare de l'aéroport se vident. Leur immobilisation en gare ne porte par conséquent pas préjudice aux voyageurs. Avec la boucle au contraire, des voyageurs seront montés à Cornavin pour partir, via Aéroport, en direction de Lausanne et au-delà. C'est donc un train transportant des voyageurs voulant poursuivre leur trajet qui fait halte à l'aéroport. Sans la boucle, les trains arrivés à l'aéroport peuvent, et doivent y stationner quelques temps, dans l'attente du moment prévu à l'horaire. La boucle doit au contraire être parcourue continûment, un train qui la parcourt doit poursuivre son voyage sans perdre de temps.

Ceci fait que les deux gares de Cornavin et de l'aéroport sont assimilables à d'autres gares traversantes, comme le sont Lausanne, Berne, Sion, Neuchâtel. D'une certaine manière, Genève n'est plus tête de ligne, Genève est située au milieu d'un trajet deux fois plus long : Saint-Gall est tête de ligne du trajet Saint-Gall – Genève – Saint-Gall. Relevons qu'un trajet de cette longueur, 700 km, est courant dans le monde ferroviaire européen, par exemple Bâle – Hambourg (850 km) ou Turin-Naples (900 km), ou encore Paris-Marseille (800 km).

Dans ce qui suit, c'est l'horaire élaboré par l'OFT et les CFF pour l'année 2035 qui sert de base.

Le parcours aller-et-retour Saint-Gall – Genève – Saint-Gall peut être « déplié ». Le train servant ici d'exemple parcourt la boucle dans le sens horaire (le sens des aiguilles d'une montre). Décalé d'une demi-heure, le train suivant parcourra la boucle en sens contraire.



Pour que la boucle s'insère dans le système cadencé, les trains de grandes lignes qui la parcourent doivent avoir quitté les nœuds voisins à un « moment nodal » et rejoindre des nœuds voisins à un « moment nodal ».

Lausanne n'étant pas encore un nœud parfait du système (parce que Berne – Lausanne en plus d'une heure), les nœuds voisins de Genève sont Berne, aux heures pleines et aux demi-heures, Bienne au ¼ d'heure et aux ¾ d'heures, et Viège aux heures pleines et aux demi-heures.

2.4.1 Le cas de Berne

Berne étant un nœud à deux « moments nodaux », et parce que l'économie de temps de parcours due à la boucle s'ajoute à celle due à l'accélération des trains entre Lausanne et Berne, il est possible d'envisager l'aller-et-retour Berne – Genève – Berne en 3h30'.

| Berne - Genève - Berne | | | | | | |
|------------------------|----|-------|---------------------|----------|----|-------|
| Boucle horaire | | | Boucle anti-horaire | | | |
| Berne | dp | 12h03 | | Berne | dp | 12h33 |
| | | 61 | | | | 61 |
| Lausanne | ar | 13h04 | | Lausanne | ar | 13h34 |
| | | 2 | | | | 2 |
| Lausanne | dp | 13h06 | | Lausanne | dp | 13h36 |
| | | 33 | | | | 33 |
| Cornavin | ar | 13h39 | | Aéroport | ar | 14h09 |
| | | 3 | | | | 3 |
| Cornavin | dp | 13h42 | | Aéroport | dp | 14h12 |
| | | 3 | | | | 3 |
| | | 13h45 | Axe de symétrie | | | 14h15 |
| | | 3 | | | | 3 |
| Aéroport | ar | 13h48 | | Cornavin | ar | 14h18 |
| | | 3 | | | | 3 |
| Aéroport | dp | 13h51 | | Cornavin | dp | 14h21 |
| | | 33 | | | | 33 |
| Lausanne | ar | 14h24 | | Lausanne | ar | 14h54 |
| | | 2 | | | | 2 |
| Lausanne | dp | 14h26 | | Lausanne | dp | 14h56 |
| | | 61 | | | | 61 |
| Berne | ar | 15h27 | | Berne | ar | 15h57 |

WI, 29.11.2019, amendé 10.01.2020

Il n'est pas exclu que cette disposition, qui permet de réduire un temps de parcours tout en respectant scrupuleusement les principes du système cadencé, soit applicable à d'autres grandes lignes desservant Genève, grâce à l'économie de temps réalisée grâce à la boucle.

Il est en outre remarquable que cette disposition a pour effet de rapprocher la situation de Lausanne de celle d'un nœud parfait, à l'heure et à la demi-heure.

2.4.2 Le cas de Bienne / Zurich

| Zurich - Bienne - Lausanne - Genève - Lausanne - Bienne - Zurich | | | | | | |
|------------------------------------------------------------------|----|-------|-----------------|----------|----|-------|
| Boucle anti-horaire | | | Boucle horaire | | | |
| Zurich | dp | 11h07 | | Zurich | dp | 11h37 |
| | | 66 | | | | 66 |
| Bienne | ar | 12h13 | | Bienne | ar | 12h43 |
| | | 3 | | | | 3 |
| Bienne | dp | 12h16 | | Bienne | dp | 12h46 |
| | | 60 | | | | 60 |
| Lausanne | ar | 13h16 | | Lausanne | ar | 13h46 |
| | | 5 | | | | 5 |
| Lausanne | dp | 13h21 | | Lausanne | dp | 13h51 |
| | | 33 | | | | 33 |
| Aéroport | ar | 13h54 | | Cornavin | ar | 14h24 |
| | | 3 | | | | 3 |
| Aéroport | dp | 13h57 | | Cornavin | dp | 14h27 |
| | | 3 | | | | 3 |
| | | 14h00 | Axe de symétrie | | | 14h30 |
| | | 3 | | | | 3 |
| Cornavin | ar | 14h03 | | Aéroport | ar | 14h33 |
| | | 3 | | | | 3 |
| Cornavin | dp | 14h06 | | Aéroport | dp | 14h36 |
| | | 33 | | | | 33 |
| Lausanne | ar | 14h39 | | Lausanne | ar | 15h09 |
| | | 5 | | | | 5 |
| Lausanne | dp | 14h44 | | Lausanne | dp | 15h14 |
| | | 60 | | | | 60 |
| Bienne | ar | 15h44 | | Bienne | ar | 16h14 |
| | | 3 | | | | 3 |
| Bienne | dp | 15h47 | | Bienne | dp | 16h17 |
| | | 66 | | | | 66 |
| Zurich | ar | 16h53 | | Zurich | ar | 17h23 |

WI, 29.11.2019, amendé 10.01.2020

Moments de départ et d'arrivée au nœud de Berne, cadencé à la demi-heure, strictement conformes aux contraintes du système cadencé.

Cette disposition permet les temps de parcours Cornavin – Berne suivant :

Aujourd'hui : 1h44'
 Avec la boucle, en direct : 1h36' (-8')
 Avec la boucle, via Aéroport : 1h45'

L'appréciable gain de temps de 8 minutes sur le parcours Cornavin – Berne s'étend bien sûr à Zurich et Saint-Gall.

Moments de départ et d'arrivée au nœud de Bienne, cadencé à la demi-heure au ¼ et aux ¾ d'heure, strictement conformes aux contraintes du système cadencé.

2.4.3 Le cas de Viège

| <i>Berne - Viège - Genève - Viège - Berne</i> | | | | | | |
|-----------------------------------------------|----|-------|-----------------------|----------|----|-------|
| <i>Boucle anti-horaire</i> | | | <i>Boucle horaire</i> | | | |
| Berne | dp | 11h04 | | Berne | dp | 11h34 |
| | | 56 | | | | 56 |
| Viège | ar | 12h00 | | Viège | ar | 12h30 |
| | | 5 | | | | 5 |
| Viège | dp | 12h05 | | Viège | dp | 12h35 |
| | | 90 | | | | 90 |
| Lausanne | ar | 13h35 | | Lausanne | ar | 14h05 |
| | | 2 | | | | 2 |
| Lausanne | dp | 13h37 | | Lausanne | dp | 14h07 |
| | | 43 | | | | 43 |
| Aéroport | ar | 14h20 | | Cornavin | ar | 14h50 |
| | | 7 | | | | 7 |
| Aéroport | dp | 14h27 | | Cornavin | dp | 14h57 |
| | | 3 | | | | 3 |
| | | 14h30 | Axe de symétrie | | | 15h00 |
| | | 3 | | | | 3 |
| Cornavin | ar | 14h33 | | Aéroport | ar | 15h03 |
| | | 7 | | | | 7 |
| Cornavin | dp | 14h40 | | Aéroport | dp | 15h10 |
| | | 43 | | | | 43 |
| Lausanne | ar | 15h23 | | Lausanne | ar | 15h53 |
| | | 2 | | | | 2 |
| Lausanne | dp | 15h25 | | Lausanne | dp | 15h55 |
| | | 90 | | | | 90 |
| Viège | ar | 16h55 | | Viège | ar | 17h25 |
| | | 5 | | | | 5 |
| Viège | dp | 17h00 | | Viège | dp | 17h30 |
| | | 56 | | | | 56 |
| Berne | ar | 17h56 | | Berne | ar | 18h26 |

WI, 29.11.2019, amendé 10.01.2020, 16.01.2020

Moments de départ et d'arrivée au nœud de Viège, cadencé à la demi-heure, strictement conformes aux contraintes du système cadencé.

2.4.4 Le cas de Bienne / Bâle

| <i>Bâle - Bienne - Genève - Bienne - Bâle</i> | | |
|-----------------------------------------------|-----------------|-------|
| <i>Boucle anti-horaire</i> | | |
| Bâle | dp | 12h02 |
| | | 69 |
| Bienne | ar | 13h11 |
| | | 2 |
| Bienne | dp | 13h13 |
| | | 99 |
| Aéroport | ar | 14h52 |
| | | 3 |
| Aéroport | dp | 14h55 |
| | | 5 |
| | Axe de symétrie | 15h00 |
| | | 1 |
| Cornavin | ar | 15h01 |
| | | 7 |
| Cornavin | dp | 15h08 |
| | | 99 |
| Bienne | ar | 16h47 |
| | | 2 |
| Bienne | dp | 16h49 |
| | | 69 |
| Bâle | ar | 17h58 |

WI, 29.11.2019, amendé 10.1.20, 14.1.20, 6.3.21

2.4.5 Les correspondances à Lausanne

Le cas de Lausanne, qui n'est pas encore un nœud parfait, nécessite une approche particulière : à Berne, à Bienne, à Viège, les correspondances sont assurées par le système ; à Lausanne, ce n'est pas le cas. Toujours sur la base de l'horaire prévu par l'OFT et les CFF pour l'année 2035, le tableau qui suit établit pour chaque correspondance souhaitable à Lausanne la comparaison entre ce qu'indique l'horaire OFT/CFF 2035 et ce que change la prise en compte des horaires de grandes lignes tenant compte de l'insertion de la boucle à Genève.

| Correspondances à Lausanne | | Horaire OFT EA 2035 | | | Horaire Projet boucle | | | |
|-----------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|---------------------|-----------------|---------------------------|-----------------------|-----------------|---------------------------|--------------------------------|
| | | arrivée Lausanne | départ Lausanne | Temps pour correspondance | arrivée Lausanne | départ Lausanne | Temps pour correspondance | Gain temps pour correspondance |
| entre arrivée à Lausanne du train de grandes lignes | et départ de Lausanne du train de telle catégorie en direction de | | | | | | | |
| IC Genève Berne | Cossonay omnibus | 22 | 32 | 10 | 24 | 32 | 8 | -2 |
| | Puidoux omnibus | 22 | 34 | 12 | 24 | 34 | 10 | -2 |
| | Cully omnibus | 22 | 30 | 8 | 24 | 30 | 6 | -2 |
| | Vevey RE | 22 | 27 | 5 | 24 | 27 | 3 | -2 |
| IC Berne Genève | Cossonay omnibus | 35 | 48 | 13 | 34 | 48 | 14 | 1 |
| | Cully omnibus | 35 | 43 | 8 | 34 | 43 | 9 | 1 |
| | Morges omnibus | 35 | 45 | 10 | 34 | 45 | 11 | 1 |
| | Morges RE | 35 | 40 | 5 | 34 | 40 | 6 | 1 |
| | Vevey RE | 35 | 40 | 5 | 34 | 40 | 6 | 1 |
| IC Genève Bienne | Valais IR | 35 | 53 | 18 | 34 | 55 | 21 | 3 |
| | Cossonay omnibus | 7 | 18 | 11 | 9 | 18 | 9 | -2 |
| | Puidoux omnibus | 7 | 17 | 10 | 9 | 17 | 8 | -2 |
| | Cully omnibus | 7 | 13 | 6 | 9 | 13 | 4 | -2 |
| IC Bienne Genève | Vevey RE | 7 | 10 | 3 | 9 | 10 | 1 | -2 |
| | Valais IR | 7 | 23 | 16 | 9 | 23 | 14 | -2 |
| | Cully omnibus | 18 | 30 | 12 | 16 | 30 | 14 | 2 |
| | Puidoux omnibus | 18 | 34 | 16 | 16 | 34 | 18 | 2 |
| | Morges omnibus | 18 | 21 | 3 | 16 | 21 | 5 | 2 |
| IR Genève Viège | Morges RE | 18 | 24 | 6 | 16 | 24 | 8 | 2 |
| | Vevey RE | 18 | 40 | 22 | 16 | 40 | 24 | 2 |
| | Valais IR | 18 | 23 | 5 | 16 | 25 | 9 | 4 |
| | Cully omnibus | 17 | 30 | 13 | 23 | 30 | 7 | -6 |
| | Puidoux omnibus | 17 | 34 | 17 | 23 | 34 | 11 | -6 |
| IR Viège Genève | Cossonay omnibus | 17 | 32 | 15 | 23 | 32 | 9 | -6 |
| | Berne IC | 17 | 25 | 8 | 23 | 26 | 3 | -5 |
| | Bienne IC | 17 | 42 | 25 | 23 | 44 | 21 | -4 |
| IC Genève Berne | Puidoux omnibus | 7 | 17 | 10 | 5 | 17 | 12 | 2 |
| | Cossonay omnibus | 7 | 18 | 11 | 5 | 18 | 13 | 2 |
| | Morges omnibus | 7 | 15 | 8 | 5 | 15 | 10 | 2 |
| | Morges RE | 7 | 10 | 3 | 5 | 10 | 5 | 2 |

L'insertion de la boucle dans le système cadencé ne compromet pas les correspondances à Lausanne. Elles sont de même qualité que celles du concept des administrations des transports et des CFF.

Les correspondances dépassant 15 minutes peuvent être jugées médiocres. Elles sont au nombre de 6 dans l'horaire 2035 dessiné par l'OFT, au nombre de 4 dans l'horaire esquissé pour la boucle.

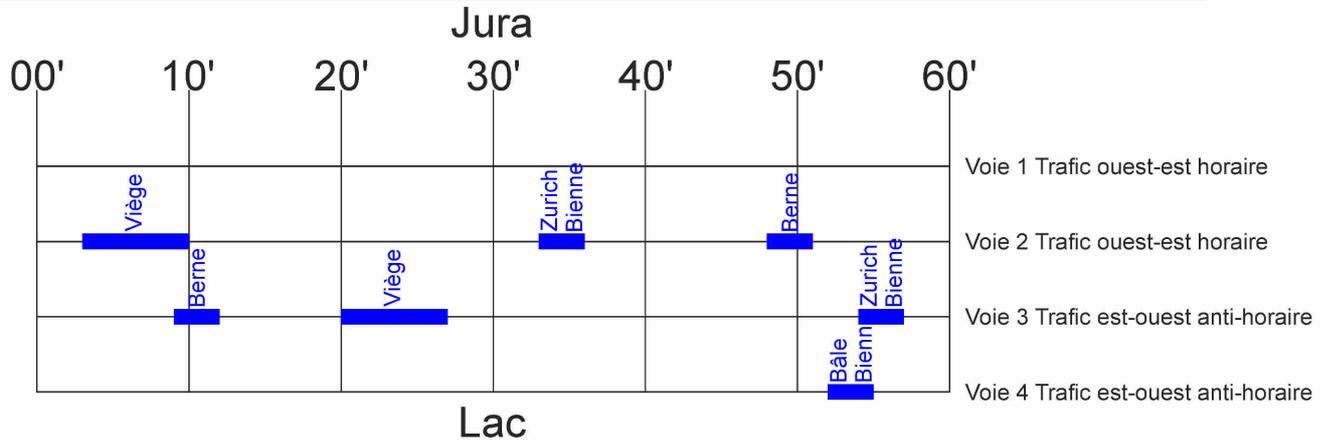
Les correspondances inférieures à 4 minutes peuvent être jugées problématiques. Elles sont au nombre de 3 dans l'horaire 2035 dessiné par l'OFT, au nombre de 3 également dans l'horaire esquissé pour la boucle.

Exemple de lecture (1^{ère} ligne) :
L'IC Genève-Berne arrive à Lausanne selon l'horaire OFT 2035 à 12h22. Le voyageur qui se rend à Cossonay embarque 10 minutes plus tard à 12h32.

Avec la boucle, l'IC arrive à Lausanne à 12h24. Le voyageur qui se rend à Cossonay embarque 8 minutes plus tard dans le même train que précédemment, à 12h32.

L'insertion de la boucle dans le système cadencé ne compromet pas les correspondances à Lausanne. Elles sont de même qualité que celles du concept des administrations des transports et des CFF.

2.4.6 Occupation des voies de la gare Aéroport par les 7 trains TGL prévus par PRODES 2035

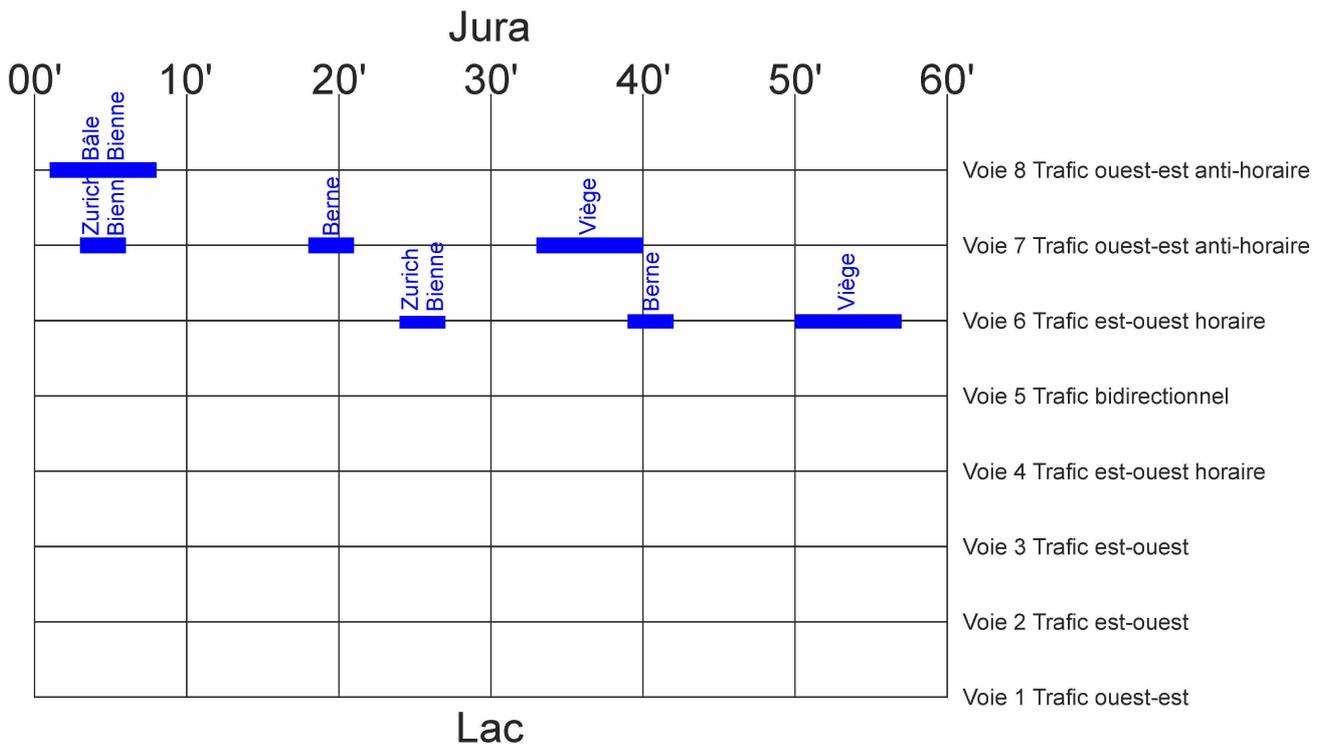


Exemple de lecture :

le train effectuant le voyage de Berne arrive sur la voie 3 de la gare de l'aéroport, et y stationne 3 minutes entre 12h09 et 12h12, avant de partir en direction de Cornavin.

Ces 7 trains de grandes lignes occupent en tout 29 minutes de voies à quai. Sans la boucle, avec la gare actuelle en impasse, selon l'horaire PRODES 2035 de l'OFT, ces 7 trains occuperaient en tout 52 minutes de voies à quais.

2.4.7 Occupation des voies de la gare Cornavin par les 7 trains TGL prévus par PRODES 2035



Exemple de lecture (suite) :

A 12h18, 6 minutes plus tard, ce train arrive sur la voie 7 de Cornavin, y stationne 3 minutes avant de quitter Cornavin en direction de Berne à 12h21.

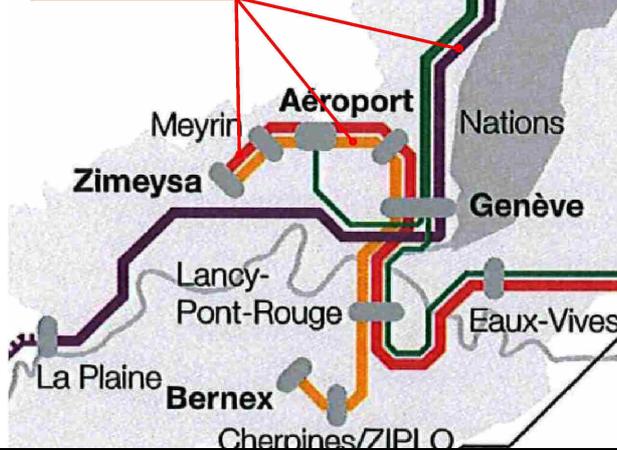
Ces 7 trains de grandes lignes occupent en tout 33 minutes de voies à quai. Sans la boucle, ces 7 trains s'arrêteraient deux fois à Cornavin, une fois en allant vers Aéroport, la seconde fois en en revenant. Ces 14 trains occuperaient en tout (selon l'horaire PRODES 2035) 52 minutes de voies à quais.

7

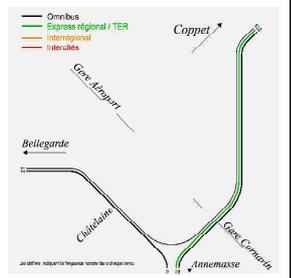
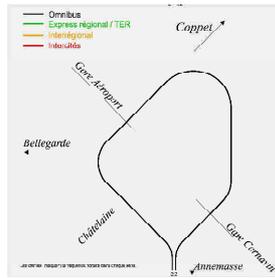
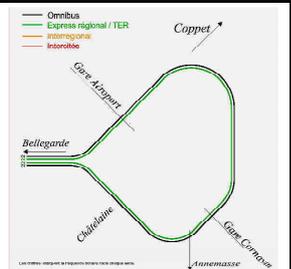
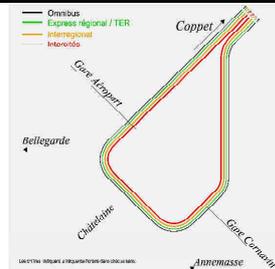
Concept d'offre 2050

Selon Office cantonal des transports non daté, envoyé à Mme Leuthard 08.12.2017
Centré sur le noeud ferroviaire de Genève, retiré par WI, 31 août 2019

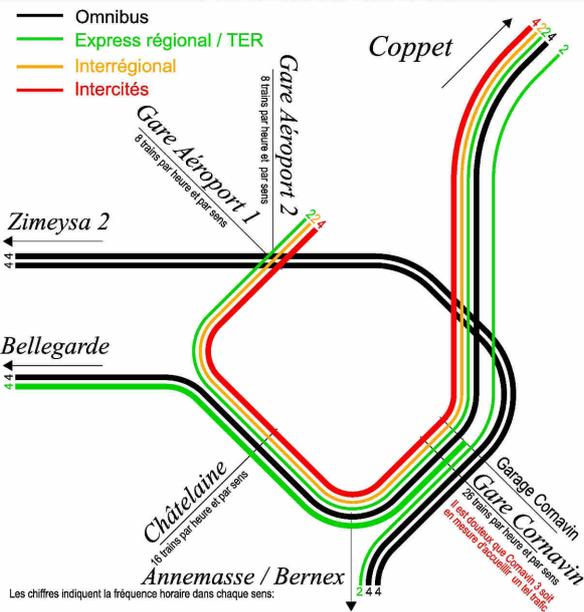
Lignes Express régionales, 4 fois par heure (2 Aéroport, 2 Annemasse)
3 lignes régionales parcourues 4 fois par heure



Exploitation

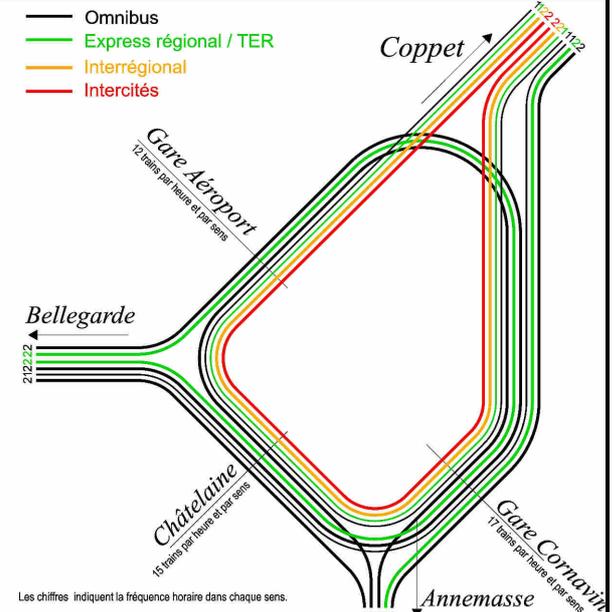


8



Aucune liaison directe n'est possible entre Aéroport et n'importe quelle halte située entre Coppet et La Plaine, sauf Cornavin et éventuellement Versoix.

Aéroport n'est directement accessible à aucun RegioExpress ni TER, ni TGV venant de France.



La gare de Cornavin devra accueillir 34 trains par heure sur ses 7 voies (voie 5 non comptée), soit en moyenne un train toutes les 12 minutes par voie.

La gare de l'aéroport accueillera 24 trains par heure. C'est ce qu'accueille actuellement la gare de Zurich-Flughafen, qui a les mêmes caractéristiques.

| | | | |
|----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 9 | Quelle offre permettent les deux concepts à leur achèvement ? | | |
| 9.1 | <i>Lorsque plus d'un trajet est possible, (par effet de la boucle), les trajets longs sont mentionnés entre parenthèse.</i> | | |
| 9.2 | Nombre de liaisons directes (sans changement de train) par heure entre Aéroport et : | | |
| | Après 2ème extension de Cornavin et Raquette, vers 2045! | Lausanne ou Nyon | Dès 2030! |
| 9.3 | 4 IC via Cornavin, 2 IR via Cornavin, 2 RE via Cornavin | Lausanne ou Nyon | 2 IC via Cornavin, 2 IR via Cornavin, 1 RE via Cornavin, et 2 IC directs, 2 IR "direct", 1 RE "direct" |
| 9.4 | 4 Omnibus | Annemasse | 2 Omnibus par Châtelaine (+ 2 Omnibus par Vengeron) |
| 9.5 | zéro | Bellegarde | 4 directs (TGV ou TER) |
| 9.6 | zéro | La Plaine | 2 Omnibus (+ 2 Omnibus par Vengeron) |
| 9.7 | zéro | Coppet | 1 RE + 1 Omnibus (+ 1 RE + 1 omnibus par Cornavin) |
| 9.8 | zéro | Versoix | 2 Omnibus (+ 2 Omnibus par Cornavin) |
| 9.9 | 4 Omnibus | Bernex | zéro |
| 9.10 | Nombre de liaisons directes (sans changement de train) par heure entre Cornavin et : | | |
| 9.11 | 4 IC, 2 IR et 4 RE | Lausanne ou Nyon | 2 IC via Aéroport, 2 IR via Aéroport, 1 RE via Aéroport, et 2 IC directs, 2 IR direct, 3 RE direct |
| 9.12 | 2 RE et 4 Omnibus | Annemasse | 2 RE et 4 Omnibus (+ 2 Omnibus par Vengeron) |
| 9.13 | 4 TER (ou TGV) | Bellegarde | 2 TER (+ 2 TER par Vengeron) |
| 9.14 | 4 Omnibus | La Plaine | 4 Omnibus (+ 2 Omnibus par Vengeron) |
| 9.15 | Nombre de liaisons directes (sans changement de train) par heure entre Châtelaine et : | | |
| 9.16 | zéro | Aéroport | 3 Omnibus (+ 2 Omnibus par Vengeron) |
| 9.17 | 4 Omnibus | La Plaine | 4 Omnibus (+ 2 Omnibus par Vengeron) |
| 9.18 | zéro | Eaux-Vives | 4 Omnibus (+ 2 Omnibus par Vengeron) |
| 9.19 | 4 Omnibus | Coppet | 2 Omnibus par Cornavin + 1 Omnibus par Aéroport |
| 9.20 | Nombre de liaisons directes (sans changement de train) par heure entre toutes les haltes et gares du réseau et | | |
| 9.21 | 940 | toutes les haltes et gares du réseau | 1'150 |

A l'évidence, Aéroport reste très mal desservi malgré une dépense de l'ordre de deux milliards pour la raquette/diamétrale.

4. La 1^{ère} étape d'extension de Cornavin coûterait 1,7 milliards, dont un demi-milliard aux Genevois, et ne servirait à presque rien

4.1 La 1^{ère} étape, trop chère, parce que réduite à peau de chagrin, ne servirait à rien

Pour comprendre cela, il faut revenir en arrière.

La dérive de l'extension de Cornavin :

1. Au départ, vers 2010, les administrations des transports ont décidé, pour résoudre le problème de capacité du nœud ferroviaire de Genève, d'étendre la gare de Cornavin. L'extension nécessaire devait comprendre 2 quais et 4 voies. Ces 2 quais et 4 voies seraient installés du côté « Jura » de la voie 8, au même niveau que les voies actuelles.
2. La protestation des habitants des Grottes amène à la décision d'enfouir ces 4 voies supplémentaires 20 mètres en-dessous des voies actuelles.
3. Le coût de l'enfouissement paraissant exorbitant, il est décidé de fractionner l'extension en deux étapes. La 1^{ère} ne comprend qu'un quai et deux voies, une par sens, entre les jardins de l'ONU et Châtelaine. La gare souterraine accueille des trains dans les deux sens.
4. Un obstacle imprévu, une très grosse canalisation, impose de très coûteuses modifications du projet. Ces modifications sont si coûteuses qu'il est décidé de ne réaliser le tunnel ouest, du côté de La Plaine, qu'à voie unique, **avec pour conséquence que tout l'ouvrage ne permet dès lors qu'un sens de circulation, de l'est vers l'ouest.**
5. Le fractionnement en deux étapes successives de l'extension provoquant deux chantiers de plus d'un milliard chacun au même endroit, au centre névralgique de Genève, risquant de soulever une très forte opposition, l'ouvrage a récemment été remis sur le métier.

A chaque étape de cette dérive, la boucle aurait dû être reprise en considération. Il n'en a rien été. Pourquoi ? Le résultat de cette dérive : proche de zéro ! pourquoi la boucle n'a-t-elle pas été reprise en considération ? **Alors que ce sont deux quais et 4 voies supplémentaires qui sont nécessaires au concept des administrations des transports pour résoudre le problème de capacité du nœud ferroviaire de Genève, l'étape décidée, coûtant 1,7 milliards, n'améliore que très modestement la situation.** Alors qu'il faudrait porter la capacité de 29 trains par heure à 52, cette 1^{ère} étape ne la fait passer qu'à 33 trains par heure, comme le montre ce tableau :

| | Vers Lausanne | | Vers Aéroport | | Vers Annemasse | | Vers Bellegarde | |
|-------------------------------------------------------------------------------|---------------------|---------------------|--------------------|--------------------|-------------------|--------------------|-------------------|--------------------|
| | horaire départ | 1er arrêt | horaire départ | | horaire départ | | horaire départ | 1er arrêt |
| Horaire 2020 - Projet en consultation Capacité avant extension souterraine | 17h00 | Nyon | 17h04 | direct | 17h02 | Omnibus | 17h02 | Vernier |
| | 17h00 | Sécheron | 17h20 | direct | 17h12 | RE | 17h18 | Vernier |
| | 17h05 | Morges | 17h34 | direct | 17h17 | Omnibus | 17h30 | Bellegarde |
| | 17h12 | Lausanne | 17h49 | direct | 17h32 | Omnibus | 17h48 | Vernier |
| | 17h15 | Morges | 17h52 | direct | 17h42 | RE | | |
| | 17h15 | Sécheron | | | 17h47 | Omnibus | | |
| | 17h20 | Coppet | | | | | | |
| | 17h30 | Nyon | | | | | | |
| | 17h30 | Sécheron | | | | | | |
| | 17h39 | Lausanne | | | | | | |
| | 17h42 | Lausanne | | | | | | |
| | 17h45 | Coppet | | | | | | |
| | 17h45 | Sécheron | | | | | | |
| | 17h50 | Coppet | | | | | | |
| | | 14 trains par heure | | 5 trains par heure | | 6 trains par heure | | 4 trains par heure |
| | 29 trains par heure | | | | | | | |
| Horaire 2031 - Projet PRODES EA 2025 Capacité après extension souterraine | 17h00 | Sécheron | 17h01 | direct | 17h03 | Omnibus | 17h00 | Vernier/TER |
| | 17h01 | Versoix | 17h15 | direct | 17h11 | RE | 17h17 | Vernier |
| | 17h08 | Lausanne | 17h22 | direct | 17h18 | Omnibus | 17h29 | TGV/TER |
| | 17h11 | Lausanne | 17h28 | direct | 17h33 | Omnibus | 17h41 | 1/2 TGV |
| | 17h15 | Sécheron | 17h31 | direct | 17h41 | RE | 17h45 | Vernier |
| | 17h18 | Lausanne | 17h45 | direct | 17h48 | Omnibus | (17h56) | (En pointe) |
| | 17h20 | Coppet | 17h52 | direct | | | | |
| | 17h30 | Sécheron | 17h58 | direct | | | | |
| | 17h31 | Versoix | | | | | | |
| | 17h38 | Lausanne | | | | | | |
| | 17h41 | Lausanne | | | | | | |
| | 17h45 | Sécheron | | | | | | |
| | 17h48 | Lausanne | | | | | | |
| | 17h50 | Coppet | | | | | | |
| | | 14 trains par heure | | 8 trains par heure | | 6 trains par heure | | 5 trains par heure |
| | 33 trains par heure | | | | | | | |
| Delta | 0 train par heure | | 3 trains par heure | | 0 train par heure | | 1 train par heure | |
| | 4 trains par heure | | | | | | | |

Weibel, 25 septembre 2019

Les actuels 5 longs trains de grandes lignes par heure qui relient aujourd'hui Cornavin à l'aéroport sont certainement suffisants pour ce trafic. L'ajout de 3 trains par heure n'est donc guère utile.

Le 5^{ème} train par heure desservant la ligne de La Plaine est donc la seule réelle amélioration de la situation actuelle. Elle ne justifie en aucun cas un investissement de 1,7 milliards !

Il n'y a donc pas d'urgence impérative à réaliser la 1^{ère} étape d'extension, dont le médiocre effet le resterait jusqu'en 2045, éventuelle date de mise en service de la seconde étape.

Il serait donc très sage de renoncer à scinder en deux étapes la réalisation de l'extension souterraine de Cornavin, avec les terribles inconvénients que représentent les deux chantiers d'un milliard chacun, durant chacun 6 années, qui se succéderaient à 10 ans d'intervalle.

Il serait bien sûr bien plus sage encore d'abandonner le concept des administrations des transports, pour réaliser en une fois, rapidement, à brève échéance, la boucle, qui rendrait inutile toute extension de Cornavin en même temps que la « raquette-diamétrale.

4.2 La 1^{ère} étape de Cornavin coûterait aux Genevois un demi-milliard

Pour financer la 1^{ère} extension souterraine de Cornavin, la Confédération s'est engagée pour un montant de 1,09 milliards, le Canton pour 420 millions, la Ville de Genève pour 110 millions.

Mais !, argumentent le Canton et la Ville, la seconde extension souterraine de Cornavin permettra d'éviter la construction d'un saut-de-mouton à Châtelaine. Considérant que la seconde étape d'extension de Cornavin serait entièrement à la charge de la Confédération – ce qui est discutable, le coût élevé de cette seconde étape étant dû lui aussi au refus genevois de la solution en surface -, Canton et Ville revendiquent le droit à la rétrocession du coût de l'ouvrage éludé, le saut-de-mouton de Châtelaine, lorsque l'ouvrage qui le remplacerait serait mis en place lors de la réalisation de la seconde étape d'extension de Cornavin, dans une vingtaine d'années.

Le coût de ce saut-de-mouton s'élèverait à 52 millions. L'administration cantonale des transports prétend qu'il coûterait 280 millions. C'est une erreur manifeste : l'administration fédérale ne saurait accepter ce chiffre (voir page 10 du présent document).

L'administration cantonale des transports laisse entendre que le même raisonnement pourrait s'appliquer à l'autre extrémité des tunnels, aux jardins de l'ONU. Cela n'a aucun sens, puisque la 1^{ère} étape d'extension de Cornavin comprend déjà ce saut-de-mouton (sous forme de trémie complexe), pris en compte dans la répartition des financements de cette 1^{ère} étape.

En conclusion :

- Si la seconde étape d'extension de Cornavin ne se fait pas, le saut-de-mouton est indispensable, et la Confédération, qui le paierait, n'aurait rien à rétrocéder au canton et à la ville.
- Si dans 25 ans la seconde extension de Cornavin se réalise, le canton obtiendra éventuellement une rétrocession de 41 millions, et la ville de 11 millions. Le montant restant à la charge du canton restera de 379 millions, celui de la ville à 99 millions.

La rétrocession réduirait donc le montant à la charge du canton et de la ville de 530 millions à 478 millions ; **en aucun cas avant 2045, et à la condition que la seconde extension de Cornavin se réalise !**

4.3 « Genève perdrait le milliard consenti par la Confédération » ? 1^{ère} erreur !

On brandit du côté de l'administration cantonale des transports la menace de perdre les 1,09 milliards que la Confédération dépenserait à Genève pour la 1^{ère} étape d'extension souterraine de Cornavin.

Une telle affirmation se base sur un raccourci illicite. Ce que Genève perdrait, ce n'est pas la somme dépensée par la Confédération. Cette somme paierait les ingénieurs et les entrepreneurs. Non ! ce que Genève perdrait, c'est la contrepartie **d'intérêt général** qu'elle tirerait de cette dépense : la fréquence des trains sur la ligne de La Plaine pourrait passer de 4 à 5 par heure. Une bien maigre contrepartie !

4.4 « Genève perdrait le milliard consenti par la Confédération » ? 2^{ème} erreur !

On n'insiste pas trop non plus, du côté de l'administration cantonale des transports, pour rappeler que le canton et la ville se sont engagés à payer pour cette étape un demi-milliard, 530 millions ou 478 millions si rétrocession il y a.

La menace de perdre à Genève une dépense par la Confédération de plus d'un milliard cache le fait que Genève devra dépenser un demi-milliard pour que la Confédération fasse cette dépense. **Pour que la Confédération dépense à Genève plus d'un milliard, il faut que Genève en dépense un demi, pour une contrepartie presque nulle.**

4.5 Conclusion de ce chapitre consacré à la 1^{ère} étape d'extension de Cornavin

La 1^{ère} extension de Cornavin est une très mauvaise affaire pour Genève :

1. pour que la Confédération dépense à Genève plus d'un milliard, il faut que Genève dépense 500 millions,
2. la contrepartie de la somme de 500 millions qui serait dépensée par Genève dans cette extension est dérisoire, un train par heure de plus sur la ligne de La Plaine,
3. au coût de 500 millions qui serait dépensé par Genève s'ajouteraient les très lourds inconvénients provoqués par des chantiers de plus d'un milliard en plein centre organique de Genève, durant plus de 6 ans.
4. En outre, et surtout, la 1^{ère} extension de Cornavin n'aurait donc de sens que si elle est suivie de la seconde. Or cette seconde ne peut être réalisée avant 2045, ce qui fait que **ce n'est qu'en 2045 au plus tôt que le noeud ferroviaire de Genève sera à même de recevoir le trafic qui est attendu en 2025.**

5. Conclusion générale

5.4 A long terme,

la vision des administrations cantonale et fédérale des transports et des CFF, qui comprend l'extension de Cornavin par 4 voies et deux quais supplémentaires ainsi que la raquette-diamétrale

- ne promet qu'une offre nettement moins satisfaisante que la boucle,
- coûterait 5 fois plus cher que la boucle,
- n'est pas réalisable avant 2045 au plus tôt, alors que la boucle l'est en 2030,
- nécessiterait des chantiers colossaux en plein centre, alors que la boucle n'en nécessite aucun,
- nécessiterait un chantier colossal à l'aéroport, alors que la boucle n'en nécessite aucun,
- chantiers qui provoqueraient un dégagement de 1,3 millions de tonnes de CO₂, 5 fois plus que ceux de la boucle.

5.5 La situation intermédiaire que promet la 1^{ère} étape d'extension souterraine de Cornavin

- ne permettrait qu'une amélioration très modeste de l'offre : 5 trains par heure entre Cornavin et La Plaine plutôt que 4,
- durerait jusqu'en 2045, n'est de ce fait guère urgente,
- coûterait pourtant 65 % de plus que la boucle, qui suffirait jusqu'au-delà de 2050,
- sa réalisation nécessiterait un chantier colossal en plein centre, alors que la boucle n'en nécessite aucun,
- chantier qui dégagerait 65 % de CO₂ de plus que la boucle,
- qui susciterait sans doute de longues et difficiles négociations avec les voisins et les propriétaires touchés,
- coûterait un demi-milliard aux Genevois.

5.6 Hypothèse : l'extension de Cornavin se réaliserait en une seule étape

- réduirait le risque d'une massive opposition des habitants proches des chantiers, n'éviterait pas pour autant que les tribunaux, appelés à trancher, exigent de savoir si d'autres solutions, dans la perspective de l'intérêt général, ont été étudiées et comparées à la solution en cause,
- coûtant plus cher, nécessiterait une nouvelle convention de financement entre Confédération, canton et ville, nécessiterait de nouvelles demandes de crédits, de la Ville, du Canton, de la Confédération. Pour ce qui est de cette dernière, la prochaine demande de crédit ne se fera pas avant 2027, en concurrence avec de nombreuses autres.
- renverrait donc d'une décennie le 1^{er} résultat concret de la poursuite de l'extension de capacité du nœud ferroviaire de Genève : au plus tôt vers 2040 2045. Ce retard serait sans guère d'importance, puisque la seule 1^{ère} étape ne ferait guère mieux que rien.
- Pour que l'aéroport soit accessible aux trains régionaux, ceux de Léman express notamment, il faudra de toute manière attendre la réalisation du nouveau tronçon ferroviaire reliant Cornavin à la nouvelle gare de l'aéroport.

***Avant de poursuivre dans cette voie, vérifier, et réfléchir.
Une suggestion : examiner la boucle***

Weibel, 18 janvier 2021