

Les preuves des divagations des autorités et administrations en charge des transports à Genève

En 2015-2016, Confédération, Canton et Ville de Genève, avec la caution technique des CFF, jugeaient incontestable que l'extension souterraine de la gare de Cornavin doit comprendre deux quais et 4 voies.

En janvier 2022, les mêmes organismes ont décidé d'amputer d'un quai et de deux voies ce projet de nouvelle gare à Cornavin pour ne réaliser qu'un quai et deux voies.

Par quoi seraient remplacés ce quai et ces deux voies ? Et où seraient placés les ouvrages nécessaires : à côté de la demi-gare qui serait alors déjà réalisée, le long de l'actuelle voie 8 ? C'est un secret d'Etat.

Pour justifier cette amputation, ces organismes prétendent que la décision de ne disposer que d'un quai et deux voies a déjà été prise en 2015-2016, allant jusqu'à affirmer tout récemment que « *la réalisation de l'extension complémentaire à la gare souterraine n'est à ce jour pas planifiée* ».

Or c'est doublement faux.

1. D'abord, la solution « officielle », celle d'aujourd'hui comme celle de 2015-2016, doit impérativement comprendre une gare supplémentaire à l'aéroport, desservie par un nouveau tronçon de voies doubles la reliant à Cornavin par Les Nations, pour que l'aéroport soit atteignable par le trafic régional. Ce trafic supplémentaire, de 8 trains par heure et par sens, traversera évidemment Cornavin, ce qui y rend indispensable une extension par deux quais et 4 voies, aujourd'hui comme en 2015-2016.

2, Et ensuite, cette gare souterraine à deux quais et 4 voies a fait en 2015 déjà l'objet d'une étude spécifique, sous le titre *EP Etude préliminaire 2015*.

Les trois chapitres qui suivent produisent des preuves qu'en 2016 les députés ont été informés par les organismes en charge des projets, la Confédération, le canton, la ville, les CFF de l'absolue nécessité, dans le projet « officiel », d'une extension à Cornavin comprenant une gare à deux quais et 4 voies.

Pour ce qui suit :

Encadrés, en italique : les textes de tiers

En romain : l'organisation, les titres, les sources

En rouge : mes commentaires.

1. La position commune en 2015-2016 de la Confédération, des CFF, du canton et de la Ville de Genève

Extraits de la Convention-Cadre de décembre 2015

Convention-cadre de décembre 2015 -engageant Confédération, Canton et Ville de Genève, CFF - Extension de capacité du nœud de Genève

1. Historique

....

1.9 Les bases de la présente convention sont le **Rapport technique d'Etude préliminaire** du projet optimisé (**EP 2015**) (annexe 4) du 26 octobre 2015 ainsi que le rapport de synthèse des analyses du groupe technique d'accompagnement (GTA) sur les fonctionnalités finales et travaux du 3 décembre 2015 tels que validés par le GDG le 7 novembre 2015.

Source : Convention cadre relative à l'extension de capacité du nœud de Genève concernant l'étude, la réalisation et le financement d'un projet de substitution au projet décidé par l'Assemblée fédérale et de mesures connexes, Confédération suisse représentée par l'Office fédéral des transports (OFT), la République et canton de Genève soit pour elle le Conseil d'Etat, la ville de Genève, Chemins de fer fédéraux Infrastructure, 7.12.2015

Extraits de l'Etude Préliminaire EP 2015

*Gare Cornavin, extension souterraine /
Etude préliminaire 2015 (projet EP 2015)*

Rapport technique

1. Mandat et bases de l'étude

1.1 Mandat

Le projet d'augmentation de la capacité du nœud de Genève fait partie des mesures de développement de l'offre voyageurs sur la ligne Lausanne – Genève-Aéroport,

...

*Fin 2014, le Groupe décisionnel Genève (ci-après GdG) composé de représentants de l'OFT, des CFF, du Canton et de la Ville de Genève (ci-après les partenaires), a mandaté ad personam Philippe Edder et Ralph Bächli pour conduire une nouvelle étude dont l'objectif principal est un prix de revient de la gare souterraine à maximum 1'600 millions HT (+/- 30%). **C'est l'évidence : ce que doivent trouver les deux experts, c'est une solution moins chère,***

*Le projet doit être conçu pour assurer impérativement la mise en œuvre du saut d'offre AS 2025, sans confort tout en recherchant autant que possible la compatibilité avec les développements futurs de l'infrastructure. **moins chère d'abord, mais permettant des développements ultérieurs.***

Le projet EP 2015 résultant doit permettre en particulier de garantir :

- la mise en œuvre du saut d'offre AS 2025 (PRODES étape 1).
- la compatibilité avec les développements futurs de l'infrastructure envisagés.
voir au chapitre 6.2 ci-dessous les conclusions et propositions des experts mandatés.

...

6. Compatibilité avec les développements futurs de l'infrastructure envisagés

...

6.2 Extension à 4 voies souterraines en gare

Par rapport aux études précédentes, le périmètre d'évolution et l'ampleur du projet visant à intégrer un deuxième quai souterrain seront sensiblement plus importants.

Les principales adaptations prises en compte sont les suivantes :

1. Réalisation d'un 2ème tunnel à simple voie dont la longueur est supérieure à celui réalisé dans le cadre du projet EP 2015. Afin d'assurer les fonctionnalités de diagonales d'échange entre les 2 voies entre Genève et Genève-Aéroport, des tunnels de liaison devront être réalisés.
2. La réalisation de l'extension de la gare souterraine à 4 voies est rendue plus difficile par la suppression des mesures prévisionnelles dans le cadre du projet. **Sa nécessité n'est pas discutée.**
3. Globalement le nombre d'étapes de travaux sera plus important et la durée des travaux de cette étape de réalisation sensiblement plus longue. **« ... le nombre d'étapes sera plus important ... et la durée de cette étape (sera) sensiblement plus longue ». Les experts n'expriment aucune réserve quant à la nécessité de cette seconde étape.**

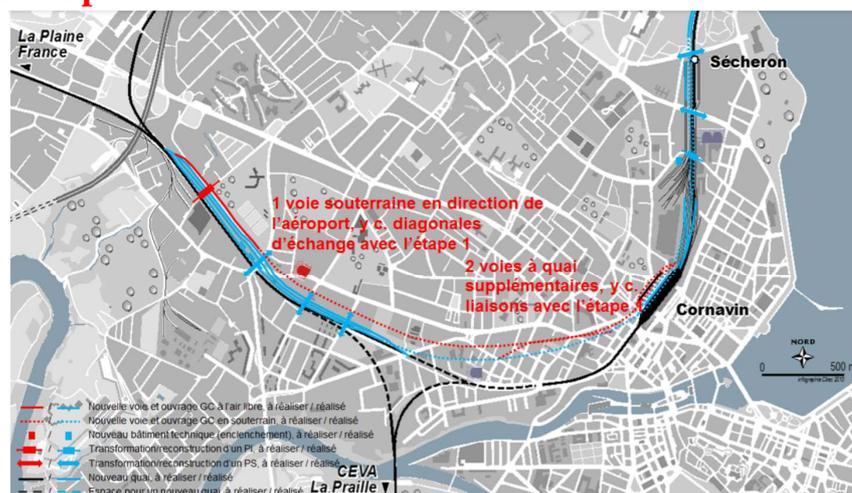


Fig. 14 Illustration schématique de l'extension à 4 voies souterraines en gare

La solution proposée par les experts mandatés comprend donc, explicitement, l'extension à deux quais et 4 voies de la nouvelle gare souterraine. Les deux experts ne mettent pas en question la nécessité de cette extension.

En 2016, la nécessité de l'extension ultérieure de la capacité du nœud ferroviaire de Genève par un quai et 2 voies supplémentaires ne laissait planer aucun doute.

6.3 Chiffrage des coûts (+/- 50%)

*L'évaluation du coût des étapes de réalisation ultérieures est de 176 MCH pour la 4^{ème} voie permettant une future halte RER à Châtelaine et de 1'016 MCHF pour la création de 2 voies supplémentaires dans la gare souterraine (valeurs moyennes, précision +/- 50%, base de prix mars 2014). **Là encore, aucun doute quant à la nécessité d'une gare supplémentaire à deux quais et 4 voies à cet endroit.***

Source : Gare Cornavin, extension souterraine / Etude préliminaire 2015 (projet EP 2015) Rapport technique, Groupe décisionnel (GdG) constitué de l'OFT, du Canton et de la ville de Genève et des CFF, 2.11.2015

En 2016, Confédération, canton, ville et CFF étaient unanimes : la 1^{ère} demi-gare (un quai et deux voies) devait être suivie d'une seconde demi-gare pour faire une gare.

La nouvelle solution ne prévoit pas cette seconde demi-gare. Une évidente faute de conception.

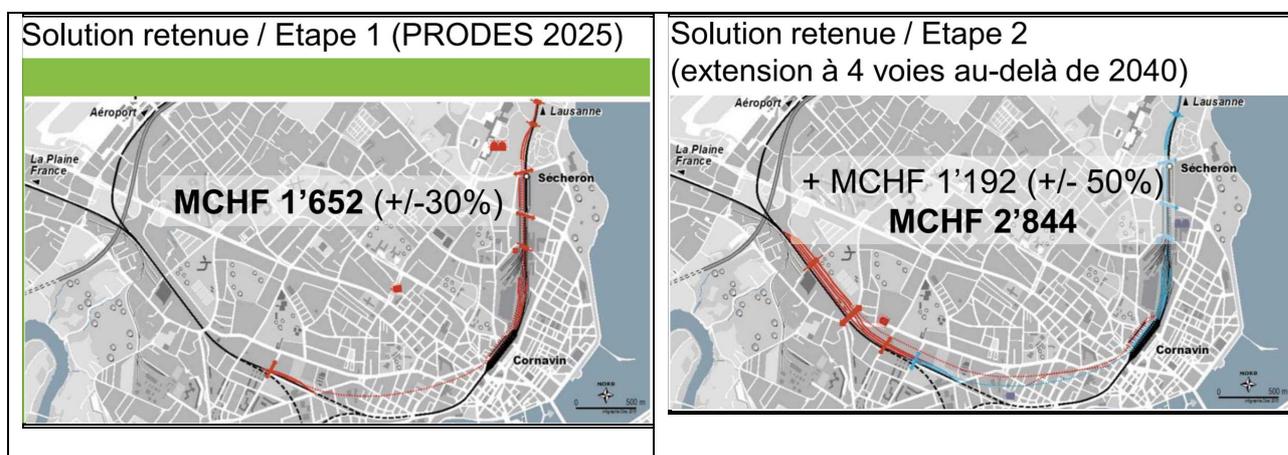
2. La position des CFF en 2015-2016

Extraits de documents présentés par les CFF en audition par la commission des travaux du Grand Conseil.

Solution retenue

- *Correspond aux besoins*
- *Conçue pour permettre l'étape suivante (gare souterraine à 4 voies) au-delà de 2040, si les besoins sont avérés*

Source : Audition par la Commission des transports. Extension de capacité du nœud de Genève. . Philippe Gauderon Responsable CFF Infrastructure Membre de la Direction du groupe CFF. Genève, le 30 août 2016. PL 11912-A, page 98



Source : Audition par la Commission des travaux. Extension de capacité du nœud de Genève. . Philippe Gauderon Responsable CFF Infrastructure Membre de la Direction du groupe CFF. Genève, le 30 août 2016. PL 11912-A, page 99.

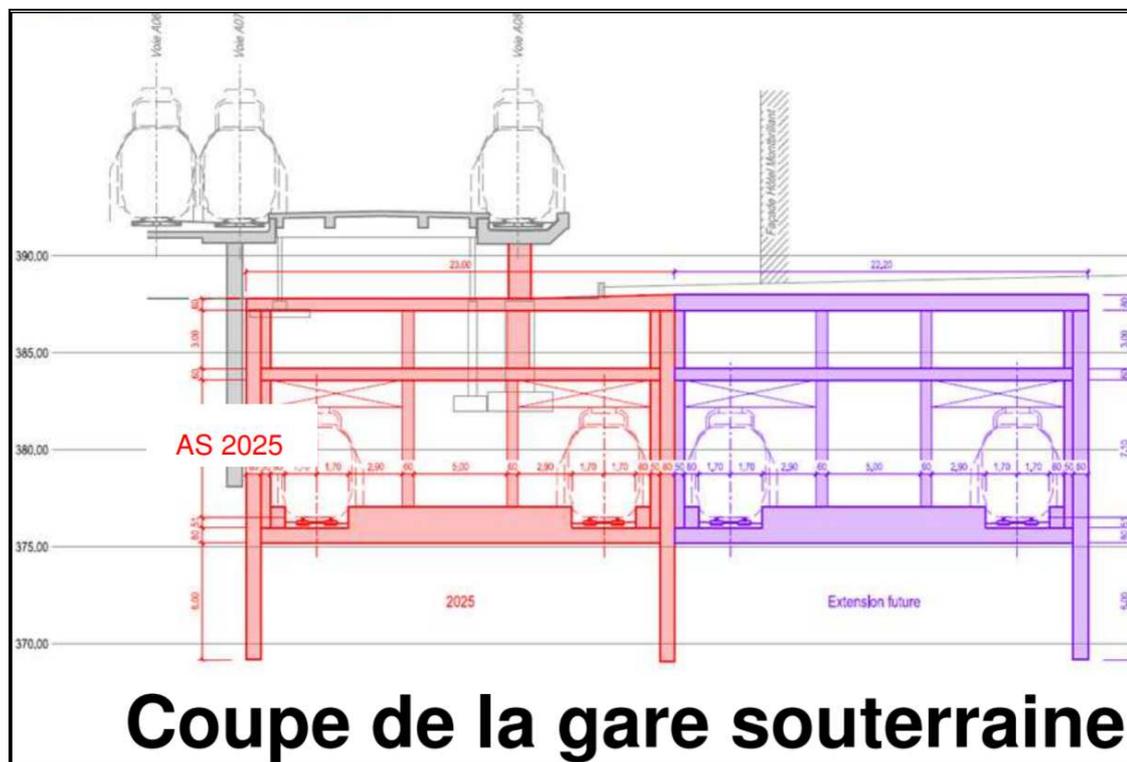
Les CFF n'ont donc aucun doute : l'extension de la capacité du nœud ferroviaire de Genève est indispensable mais sa réalisation peut être fractionnée. En décidant de participer au financement de la 1^{ère} étape, un quai et deux voies, les députés engagent Genève dans une seconde étape, clairement définie : elle comprend une extension supplémentaire de la gare à 4 voies et deux quais.

En 2016, les CFF étaient convaincus : la 1^{ère} demi-gare (un quai et deux voies) devra être suivie d'une seconde demi-gare pour faire une gare.

La nouvelle solution ne prévoit pas cette seconde demi-gare. Une évidente faute de conception.

3. La position de l'Etat de Genève en 2015-2016

Dessin présenté par l'administration cantonale en audition par la commission des travaux du Grand Conseil



Source : Audition par la Commission des transports. Extension de capacité du nœud de Genève. Etat de Genève DETA Exposé des motifs. PL 11912-A, page 76

L'Etat de Genève en est tout aussi convaincu, la nouvelle gare souterraine devra comporter deux quais et 4 voies. Le dessin adressé au Grand Conseil dans le cadre du vote en 2016 du crédit de 450 millions comme participation du canton à la réalisation de l'extension souterraine de Cornavin le prouve : le Conseil d'Etat prévoyait deux étapes et tenait à ce que les députés en soient informés.

Les députés, en votant ce crédit, ne pouvaient ignorer que l'ouvrage dont ils allaient voter le crédit devrait être suivi d'une seconde étape. En décidant d'accorder le crédit, les députés ont décidé la seconde étape ; pas sa date, mais sa nécessité.

Il y a la gare proprement dite avec la création de deux voies supplémentaires en souterrain et une préconfiguration pour permettre une extension à 4 voies pour les générations futures.

Source : Audition par la Commission des transports. Extension de capacité du nœud de Genève. Etat de Genève DETA M. Pavageau. PL 11912-A, page 4

Monsieur Pavageau n'a pas dit autre chose aux députés. « L'Etat prévoit une gare souterraine à deux quais et 4 voies, mais n'en réalise qu'une pour le moment.

En 2016, le canton était convaincu : la 1^{ère} demi-gare (un quai et deux voies) devra être suivie d'une seconde demi-gare pour faire une gare.

La nouvelle solution ne prévoit pas cette seconde demi-gare. Une évidente faute de conception.

Weibel, Paudex, le 10 mars 2022