

# Ge<sub>nève</sub> Route et Rail

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Genève, le 6 juin 2016

### **Pas touche à Cornavin !**

#### **POUR UNE ALTERNATIVE ECONOMIQUE, SIMPLE ET RAPIDE A L'EXTENSION DE LA GARE CORNAVIN**

Les pouvoirs publics, Confédération, Canton et Ville, projettent de dépenser ensemble 4'500 millions pour assurer le développement ferroviaire du noeud de Genève. Le Canton devrait en prendre en charge plus de la moitié.

L'association « Genève Route et Rail GeReR » propose une solution qui ne coûtera en tout et pour tout que 730 millions, qui assurera au moins les mêmes fonctions, et sera réalisée en quelques années. Cette solution sera entièrement prise en charge par la Confédération ; ni la Ville ni le Canton ne devront y participer financièrement.

L'association lance une pétition pour que soit étudié attentivement son projet, qui rend inutile toute extension de capacité de la Gare Cornavin ; dans ce but que l'auteur du projet soit auditionné par les Commissions qui se pencheront sur le projet de loi.

### **PETITION**

Se référant au projet de loi « PL11912 » du 4 mai 2016, ainsi qu'au « Rapport de la Commission des travaux » (M 2236A à M 2239A et RD 1127A) du 9 février 2016 (pages 70 et suivantes), constatant que les membres de la « Commission des travaux » n'ont pas été correctement informés, l'association invite les signataires de la pétition à demander que l'ingénieur concepteur du projet « GeReR » soit auditionné par les Commissions qui se pencheront sur ce projet de loi.

### **ARGUMENTAIRE**

Cette loi ouvrirait un crédit de 425,28 millions pour accroître la capacité du noeud ferroviaire de Genève, contribution du Canton à l'extension souterraine de la Gare Cornavin, estimée à 1'652 millions.

« GeReR » tient à faire savoir, ou rappeler, que cette extension souterraine de Cornavin ne constituerait que la première d'une série de trois étapes, toutes trois indispensables à l'extension définitive et complète de la capacité du noeud ferroviaire de Genève, toutes trois prévues par le « Plan directeur cantonal 2030 » et par la « Convention-cadre » qui lierait le Canton, la Ville, la Confédération, et les CFF :

- 1<sup>ère</sup> étape : l'objet de la Convention-cadre, 1'650 millions, 420 millions à charge du Canton et 110 millions à charge de la Ville de Genève.

- 2<sup>ème</sup> étape, pour pallier l'insuffisance de capacité de l'actuelle gare de l'Aéroport : la « raquette » et une seconde gare à l'Aéroport, qui serait propre à cette « raquette », 1'800 millions. S'agissant de trafic purement local, il est probable que cette dépense sera entièrement à la charge du canton.
- 3<sup>ème</sup> étape : deuxième enfouissement à Cornavin d'un quai et de deux voies, ainsi qu'un second tunnel en direction de La Plaine, 1'000 millions, dont la moitié pourrait être à la charge du Canton.

La ratification de la « Convention-cadre » entraînerait donc Genève dans un engrenage financier de plus de 2'300 millions de francs, très supérieur aux 425 millions que les députés sont invités à accepter. Face à cette débauche somptuaire, le projet « GeReR », soigneusement étudié et chiffré, ne coûtera que 730 millions, soit 6 fois moins que l'ensemble des trois étapes successives qui seraient nécessaires pour une solution complète, remplira les mêmes fonctions, sera d'exécution simple et rapide, sans aucun impact au centre de la ville, sera intégralement pris en charge par la Confédération et ne coûtera donc rien à Genève.

« GeReR » s'inquiète également des lourdes nuisances en plein environnement urbain que créeraient ces faramineux chantiers. « GeReR » déplore enfin que le transport des matières dangereuses n'ait pas été pris en considération.

## LES PARTIES DU PROJET

Le projet GeReR prévoit un nouveau tronçon de voie ferrée qui relie directement la gare de l'Aéroport à la ligne Genève – Lausanne, dans la région de Genthod-Bellevue, évitant le passage par Cornavin. Ce tronçon forme une boucle qui permet à tout train venant de Lausanne de desservir les gares de Cornavin et de l'Aéroport (dans cet ordre ou dans l'ordre inverse) avant de repartir vers Lausanne sans manoeuvre de rebroussement à l'Aéroport et sans passer deux fois par Cornavin. Le projet décharge de ce fait tout le tronçon Genthod – Cornavin – Aéroport de la moitié des trains circulant le long du Léman. Il décharge tout particulièrement la gare de Cornavin, qui, soulagée d'une dizaine de trains par heure, ne nécessite plus aucun agrandissement. Il décharge également le tronçon très chargé Charmilles - Blandonnet / Val Ombré, apte dès lors au passage de trains circulant entre le CEVA et l'Aéroport par le tunnel de Châtelaine.

Deux raccordements additionnels sont prévus dans cette première étape, le raccordement qui au Vengeron, relie le tronçon nouveau à la ligne de Lausanne en direction de Cornavin, et celui qui, vers Blandonnet, relie l'Aéroport à la ligne de La Plaine. Ces deux raccordements forment avec le reste de la boucle l'équivalent fonctionnel de la « raquette », en offrant de surcroît le raccordement direct de l'Aéroport à toute la rive droite du Lac, ce que la « raquette » ne permet pas.

## DOSSIERS TECHNIQUES

Pour plus de détails :

<https://sites.google.com/site/geneverailroute/etude>



- Un dossier Etude de 42 pages présentant le projet Genève Route et Rail dans son ensemble,
- Un flyer de 2 pages faisant la synthèse du projet complet
- Un dossier Genève risque Analyse Convention-Cadre, 8 pages, qui présente en détail le volet ferroviaire en Rive droite dans le contexte de la Convention-cadre.
- Un visuel Le volet ferroviaire en Rive droite.
- Le formulaire de la pétition adressée au Grand Conseil.
- Un Bref argumentaire, centré sur la pétition
- Le Communiqué de presse concernant la pétition.

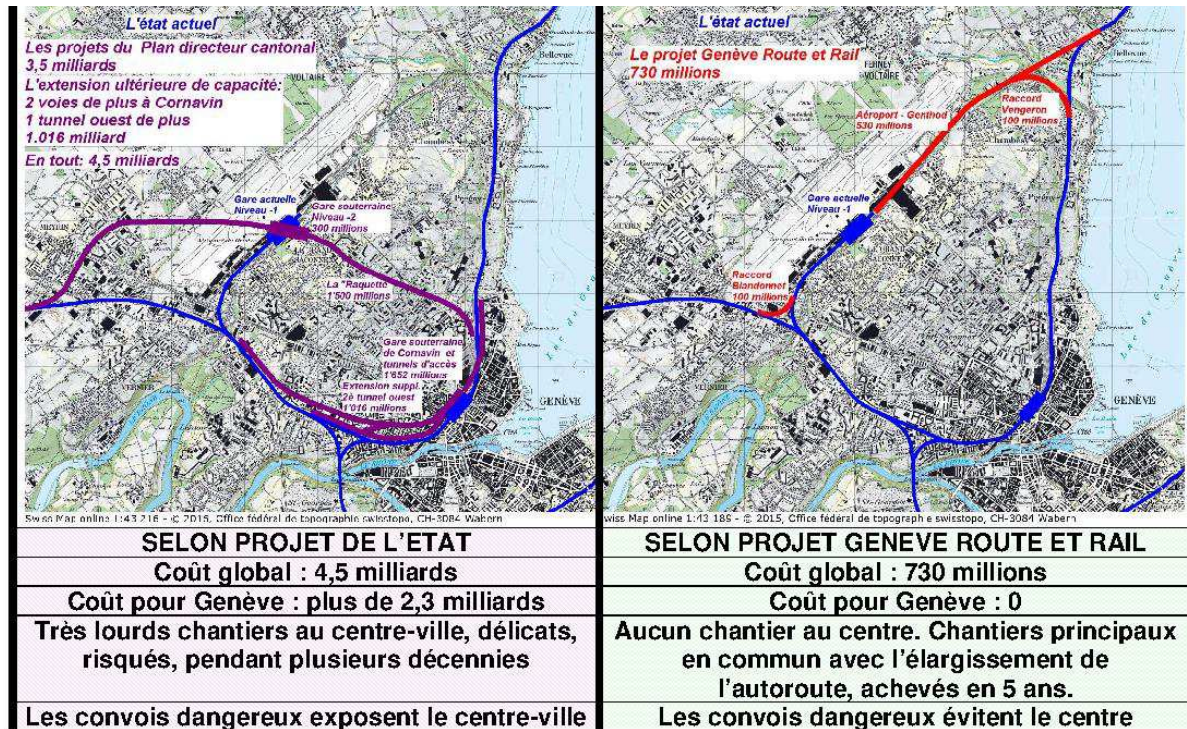
# CONTACTS

Association « Genève Route et Rail »

1233 Bernex

Email : [geneve-route-et-rail@bluewin.ch](mailto:geneve-route-et-rail@bluewin.ch)

Téléphone 078 624 23 94



**Ci-après : Le formulaire de Pétition**