



BULLETIN DE CLÔTURE DE NOTRE DOSSIER (9.2.23)

PLACE À L'EXTENSION SOUTERRAINE DE CORNAVIN !

UNE BONNE DÉCISION PARFAITEMENT GÉRÉE.

DONC, NON À UN REMPLACEMENT SELON PL12525

| 17h52 22 janv. 2019 |
Genevois, une enquête publique est en cours – Mobilisez-vous – Faites savoir à vos autorités que vous voulez que la boucle de l'aéroport GeReR soit étudiée **NON**

Sauf retrait ultérieur, sur le blog de l'ingénieur GeReR avec nos annotations; NON, comme décidé.

Le PL12525 préconisait une substitution à l'extension souterraine de la Gare Cornavin. Étudiée par le Grand Conseil du canton de Genève, la boucle GeReR ainsi préconisée (ledit PL12525) a été clairement recalée (à 74%) en plénière du 26 juin 2020. Avantage, l'équipement en sous-sol n'empêche aucun projet futur.

Auparavant, cette extension souterraine de la Gare Cornavin avait été appelée par l'initiative IN 153 (16500 signatures ; beau succès !). Après son acceptation par le Grand Conseil le 13 mars 2015 par 83 voix sur les 92 députés présents (à 90%), ce texte est depuis pris en considération dans la législation genevoise. Le délai référendaire s'était éteint le 29 avril 2015 sans avoir été exercé.

Nos examens nous ont confortés dans le sentiment que nos députés ont bien travaillé. Ainsi, ils ont témoigné de moult égards envers l'ingénieur de GeReR. Dès lors, l'heure est venue de clore notre dossier, objet de ce bulletin.

© Philippe Ruchet – Av de la Grenade 21 – CH-1207 Genève ;
tous droits réservés

SOMMAIRE

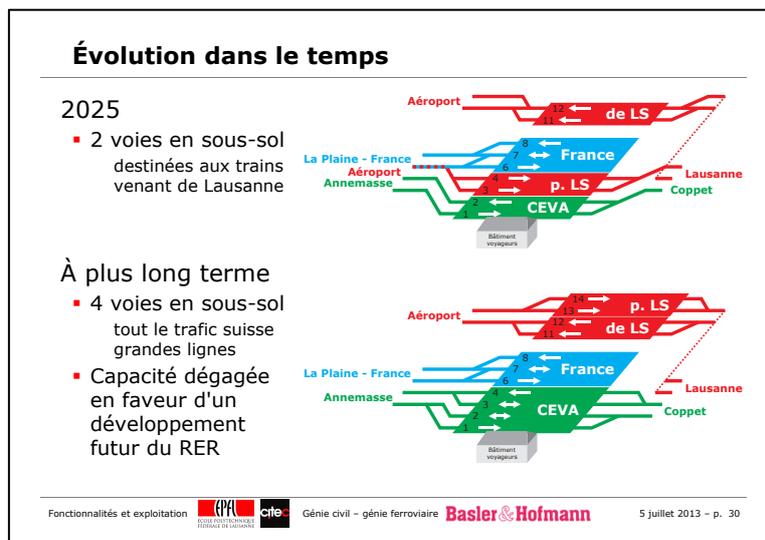
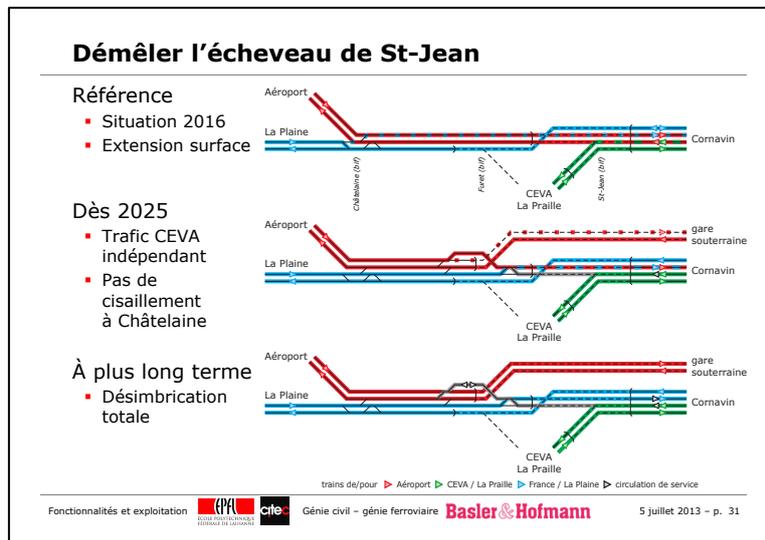
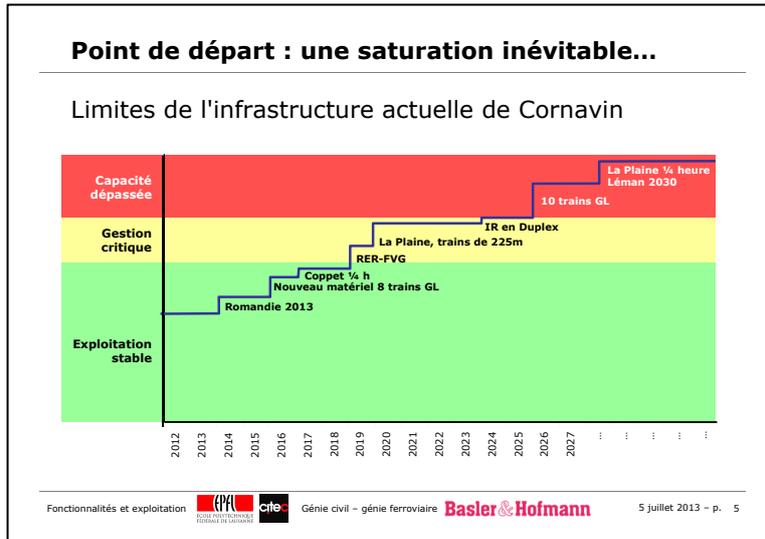
INTRODUCTION RELATIVE A L'EXTENSION SOUTERRAINE DE LA GARE DE CORNAVIN	3
INTRODUCTION RELATIVE A LA BOUCLE DU PL12525	4
RAIL2000 : L'EXIGENCE D'UN FINANCEMENT CANTONAL, RAISON DE L'ABANDON DE LA BOUCLE CFF POUR LA 3^{ÈME} VOIE CORNAVIN <> COPPET	5
L'AVIS NÉGATIF DE LA CITRAP (COMMUNAUTE D'INTÉRÊTS POUR LES TRANSPORTS PUBLICS)	6
L'AVIS NÉGATIF DE L'ATE (ASSOCIATION TRANSPORT ET ENVIRONNEMENT)	7
LES QUESTIONS FINANCIÈRES (À QUI SE FIER ?) : LE CHIFFRAGE DU RACCORD NORD DE L'AÉROPORT	8
CONCLUSION	8
MÊME LA BOUCLE DU PL12525 COMMANDE L'EXCELLENTE EXTENSION SOUTERRAINE DE CORNAVIN	10
SOURCES	11
IMPRESSUM	12



Du Pont des Délices vers Cornavin (écheveau de Saint-Jean à démêler, cf p. 3) : on compte 4 voies, il en faudrait 2 de plus en sous-sol.

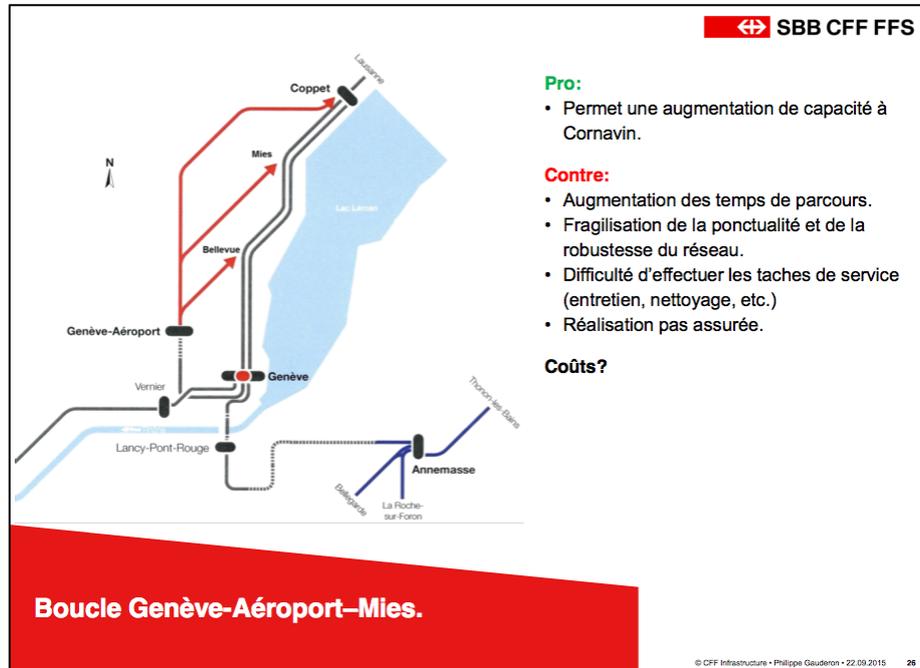
INTRODUCTION RELATIVE A L'EXTENSION SOUTERRAINE DE LA GARE DE CORNAVIN

Ci-dessous : extraits de la Conférence de presse à Genève en date du 5 juillet 2013 ; les dates de réalisation du projet prennent une dizaine d'années de retard. Pour le surplus, ces images s'expliquent d'elles-mêmes.



INTRODUCTION RELATIVE A LA BOUCLE DU PL12525

Le PL12525 a porté l'objet de **la Boucle de l'Aéroport comme substitut à au projet d'extension souterraine de la Gare de Cornavin** devant le Grand Conseil du canton de Genève. Cette thèse émane de GeReR ainsi contributeur. Les bonnes idées s'émancipent très vite de leur(s) géniteur(s) ; c'est à cette universalité qu'on les reconnaît. Nous voyons une évidente analogie pour les mauvaises et nous concentrons donc exclusivement sur leur substance : alors, plutôt les discours (se revendiquant ici rigides) que leur auteur.



Extrait de la présentation des CFF sur « *Les grands défis ferroviaires à venir* » effectuée par M. Alain Barbey (Coordinateur Regional CFF pour la Romandie) à l'occasion du voyage des journalistes ferroviaires en Valais le 5 octobre 2015. **Dans l'optique incontournable du meilleur service à la clientèle (règle d'or des opérateurs à succès), la fragilisation du réseau est réhivitoire. Pour le surplus, et contrairement à des refrains infondés, la preuve est apportée que les CFF ont envisagé, comme de juste, la Boucle avant le 5 octobre 2015, donc antérieurement à s'engager dans l'extension souterraine par convention du 7 décembre 2015. Ils pouvaient d'autant mieux procéder ainsi qu'ils maîtrisent le sujet à la perfection, en tout cas depuis Rail 2000 (cf p. 5)**



Ci-dessus : extrait du rapport PL12525A (audition des CFF).

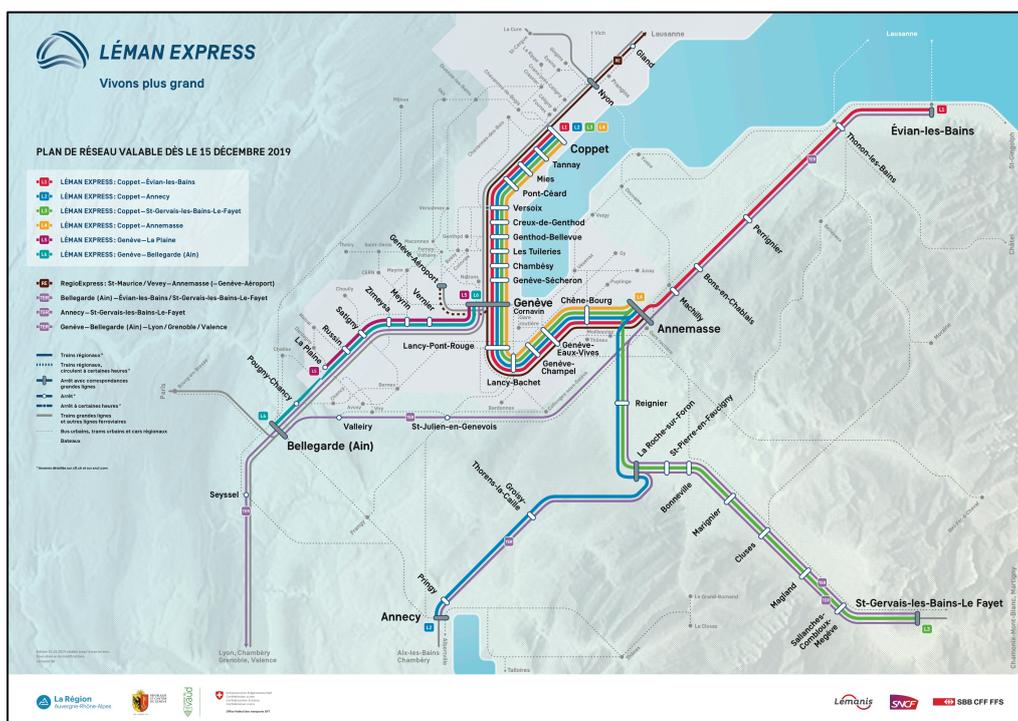
RAIL2000 : L'EXIGENCE D'UN FINANCEMENT CANTONAL, RAISON DE L'ABANDON DE LA BOUCLE CFF POUR LA 3^{ÈME} VOIE CORNAVIN <> COPPET

C'est à tort que le PL12525 indique : « *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 Boucle de l'Aéroport a bel et bien été étudiée en détail par les CFF et examinée par le Grand Conseil. Il faut remonter à la séance du vendredi 14 avril 2000 avec l'étude du RD357. Les députés ont alors été informés que la Boucle de l'aéroport a été écartée par les CFF, vu (i) une augmentation du temps de parcours Lausanne - Cornavin de 5 à 6 minutes du fait d'un rattachement optimisé à Mies et (ii) vu un coût dissuasif car largement

supérieur à la troisième voie Genève - Coppet (page 29 dudit RD357). En page 31 de ce document, on apprend que ladite Boucle de l'Aéroport aurait nécessité un investissement de 1365 millions de francs. **De plus, le canton de Genève aurait été amené à participer à ce financement.** Le choix de la 3^{ème} voie vers Coppet s'est dès lors fort logiquement imposé.

En page 101 du rapport P1977A, on voit que ladite Boucle avec ancrage à Mies a de nouveau été discutée entre le canton de Genève et les CFF en 2009, ceci avant que ne soient réalisés les points de croisement de Chambésy et de Mies. Nonobstant, le canton a privilégié la Raquette de Meyrin, consignée en 2011 dans le cahier 16-4 (« *Etude de synthèse sur les développements ferroviaires du bassin franco-valdo-genevois* ») du projet d'agglomération du Grand Genève. Cette synthèse d'études ferroviaires est hélas souvent oubliée.



Le rôle de la 3^{ème} voie de Coppet revêt une importance majeure pour le réseau du Léman Express.

L'AVIS NÉGATIF DE LA CITRAP (COMMUNAUTE D'INTÉRÊTS POUR LES TRANSPORTS PUBLICS)

i) TEXTE ÉDITÉ LE 24 MARS 2019 SUR LE SITE CITRAP-GE.CH

L'ingénieur [...] fait depuis de nombreux mois la promotion de son projet de boucle ferroviaire reliant la gare de Genève-Aéroport à la ligne existante entre Genève et Lausanne dans le secteur de Genthod-Bellevue. Il chiffre la construction de cette boucle à environ 750 millions de francs suisses. Selon lui, cette boucle permettrait de se passer de l'extension souterraine de la gare de Cornavin, puisque les trains ne traverseraient cette gare que dans un sens. De nombreux détails sur le Projet [...] ont pu être glanés au fil du temps dans le blog de son auteur [...]; nous ne décrivons donc pas davantage ce projet ici.

La CITraP Genève a manifesté dès le début son opposition au Projet [...] pour de multiples raisons. Ainsi, outre les problèmes d'exploitation posés aux CFF par une circulation en boucle des trains à destination de Lausanne et au-delà (lignes du Pied du Jura, du Plateau Suisse et du Valais, trains Intercités, Interregios et Régio-Express), la différence de temps de parcours, à partir de Cornavin vers Lausanne, et inversement, selon qu'on passerait ou non par l'Aéroport, engendrerait une surcharge des trains allant directement vers, ou venant directement de, Lausanne, et une sous-utilisation de ceux passant par l'Aéroport.

Les CFF ont évalué le Projet [...] et l'ont rejeté. Le Grand Conseil genevois a fait étudier le projet par sa Commission des transports, qui l'a également rejeté. L'extension souterraine de la gare de Cornavin, seule à même d'adapter ce noeud ferroviaire principal de Genève aux prévisions d'accroissement de la demande en transport dans le Grand Genève, fait l'unanimité, et son financement est assuré.

Par ailleurs, dans les projets d'extension du réseau ferroviaire à Genève figure la Grande Diamétrale, reliant la gare de Cornavin, par le secteur des Nations, le Grand-Saconnex, l'Aéroport et la cité de Meyrin, à la gare de Zimeysa. Cette extension permettrait le développement du réseau Léman Express en offrant plusieurs nouvelles relations directes. Une autre extension permettrait de relier le quartier des Cherpines et Bernex au réseau ferroviaire.

Ces extensions du réseau Léman Express, répondant aux besoins de déplacement dans le Grand Genève, sont ignorées dans le Projet [...], ce qui n'empêche pas son auteur d'ajouter le coût de ces extensions à celui de la gare souterraine de Cornavin, pour arriver au chiffre de 5 milliards de francs suisses, qu'il met en regard du coût (sous-estimé) de son projet.

La CITraP Genève réitère ici son rejet du Projet [...] et son soutien des projets officiels des CFF et de l'Etat de Genève, dont l'extension souterraine de la gare de Cornavin représente le premier maillon essentiel.

ii) TEXTE ÉDITÉ LE 26 JUIN 2019 SUR LE SITE CITRAP-GE.CH

Treize députés du Grand Conseil genevois ont déposé le projet de loi no 12525 intitulé "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 crédit d'étude est chiffré à 1,8 million de CHF. Le projet de loi a été envoyé à la Commission des travaux.

La CITraP Genève a exposé il y a quelques mois en détail sa position au sujet du projet de boucle. Elle considère que l'étude en question n'a pas à avoir lieu. Elle a sollicité au début de juin 2019 une audition par la Commission des travaux pour faire communiquer son point de vue aux députés chargés d'étudier le projet de loi.

Voir aussi la prise de position de cette association en pages 85 et 86 du rapport PL12525A qui vont dans le même sens de rejet de ce concept de Boucle.

L'AVIS NÉGATIF DE L'ATE (ASSOCIATION TRANSPORT ET ENVIRONNEMENT)

Par e-mail du 16 juillet 2019, l'ATE a bien voulu nous informer de sa réflexion ci-dessous s'agissant du PL12525. Nous approuvons pleinement ces deux avis d'associations d'usagers.

Le projet [...] consiste principalement à créer une boucle ferroviaire entre Bellevue, Cornavin, l'aéroport et Bellevue afin d'éviter d'augmenter la capacité de la gare de Cornavin.

La moitié des trains parcourent la boucle dans le sens Bellevue – Cornavin – Aéroport – Bellevue et l'autre moitié dans l'autre sens. Cela provoquerait une augmentation du temps de parcours d'au moins 10 minutes pour la moitié des trains à destination ou en provenance de Genève. Par conséquent, on assisterait à une surcharge des trains partant directement de Cornavin en direction de la Suisse et à une sous-utilisation de ceux passant d'abord par l'Aéroport. Idem dans l'autre sens, les voyageurs pressés d'arriver au centre-ville de Genève privilégieraient les trains y venant directement, au détriment de ceux passant d'abord par l'Aéroport. Ce serait particulièrement le cas pour les voyageurs en provenance de, et à destination de, Nyon et Morges (trafic pendulaire) pour lesquels le passage par l'Aéroport augmenterait considérablement le temps de parcours. A cet égard, ce concept non seulement ne règle pas le problème de la surcharge des trains, mais il l'aggrave.

Ce concept d'exploitation en boucle est tout à fait défavorable à l'horaire cadencé suisse. En effet, quelque soit le sens de parcours de la boucle, un train arrivé 'en cadence' à Genève, en repartirait 'hors cadence'. Le temps d'attente que le projet [...] introduit à Cornavin et l'Aéroport est bien sûr inadmissible puisque cela rallonge d'autant les temps de parcours.

Le terminus à l'aéroport serait donc supprimé, les trains devant tout de suite poursuivre leur parcours. La suppression du terminus à Genève-Aéroport empêche les remises à l'heure, indispensable à la bonne marche du système ferroviaire suisse. Un retard à Genève peut provoquer des problèmes sur le réseau à l'autre bout de la Suisse. Si l'on veut rajouter de la marge pour assurer la ponctualité, la seule solution est un stationnement plus long en gare, soit de Cornavin, soit de l'aéroport ce qui a pour effet de rallonger le temps de parcours, réduits considérablement la capacité en nombres de trains de la gare choisie.

En outre, la suppression du terminus rend difficile de faire des coupe-accroches pour ajouter/enlever des wagons pour faire face aux variations de charge des trains durant la journée. Il est aussi plus difficile d'effectuer le nettoyage des trains qui se fait en général aux terminus.

*Le projet [...] ne résout pas le problème de saturation de la gare Cornavin qui en souffre déjà à l'heure actuelle. Cette saturation est destinée à augmenter avec la mise en service du Léman Express puis les améliorations de l'offre prévue comme la fréquence au ¼ h d'heure sur la ligne Genève – La Plaine. **Ne pas agrandir la gare centrale de Genève est irresponsable et hypothèque toute amélioration de l'offre ferroviaire future.***

La fiabilité de l'estimation des coûts présentés avec ce projet est mise en doute. En particulier le coût annoncé de 100 MCHF pour le raccordement du Vengeron nous paraît sous-estimé. En effet, il faut le comparer avec le saut-de-mouton actuellement en construction entre la halte de Prilly-Malley et la gare de Renens qui est estimé à 112 MCHF. Il est en ligne droite, sur emprise CFF, sans aucun obstacle de type géologique ou voisinage. Le raccordement du Vengeron nécessite la construction de 2 sauts-de-moutons dans un contexte difficile et densément bâti (zones villa, zones boisées, lignes à haute tension, cours d'eau, échangeur de l'autoroute du Vengeron). La réalisation de ce raccordement est donc très complexe et le coût annoncé nous paraît peu fiable.

Les coûts du projet [...] sont comparés avec les coûts de la gare souterraine et de la grande « Raquette » pris ensemble. Or le projet de la Raquette n'offre pas la même fonctionnalité puisqu'il permet de desservir le quartier des Nations et la Cité de Meyrin. Il ne doit donc pas être pris en compte dans cette comparaison.

Voir aussi la prise de position de cette association en page 84 du rapport PL12525A qui va dans le même sens de rejet de ce concept de Boucle.

LES QUESTIONS FINANCIÈRES (À QUI SE FIER ?) : LE CHIFFRAGE DU RACCORD NORD DE L'AÉROPORT

Document	Rapport P1977-A	Rapport PL12525-A	Rapport RD357 p.31
Auteur	Ingénieur génie-civil, référence association GeReR (a échoué à convaincre les CFF cf p.4 !)		CFF (l'indiscutable référence en l'absence d'actualisation d'étude)
Date Gd Conseil	Août 2016	Février 2020	Avril 2000
Indice IRF-OFT	130.8	131.1	106.2
A compter pour Aéroport-Genthod (4km selon blog 14.2.20 ingénieur GeReR)	421 millions (approximation car plans et chiffres non validés) (source : p. 103 rapport P1977-A)	411 millions (approximation car plans et chiffres non validés ; source : p. 78 rapport PL12525-A)	CONCLUSION : La Boucle GeReR n'aurait pas assuré une économie d'investissement mais aurait menacé l'offre ferroviaire pour Genève avec ses coûts (p.55 PL12525).
Base extrapolation	hypothèse au prorata des distances (ratio 2.5, quasi la valeur dans le blog du 14.2.20 de l'ingénieur GeReR)		
→ à compter pour Aéroport-Mies (~10km blog op cit)	1053 millions (extrapolation approximative ; voir ci-dessus)	1028 millions (extrapolation approximative ; voir ci-dessus)	1365 millions (expertise de référence car paramètres dûment validés)
Montants 2020 (année d'examen du PL12525, en considérant l'indice IRF-OFT ci-dessus)	1055 millions (~63% de l'évaluation CFF d'avril 2000 après indexation, cf ci-contre) (réserve : extrapolation approximative)	1028 millions (~61% de l'évaluation CFF d'avril 2000 après indexation, cf ci-contre) (réserve : extrapolation approximative)	1685 millions (réserve car indexation approximative). Selon p. 77 du P1977A, l'extension souterraine de Cornavin est quasi égale, soit 1652 mio c-à-d pas d'économie du fait de la Boucle.

Adopter la planification ferroviaire au temps de Rail2000 aurait donné clairement le maximum de chances s'il avait fallu favoriser une mise en œuvre de la Boucle aux carrousels du PL12525 car, fort probablement, efficacement plaidable devant les instances fédérales vu l'implication du gestionnaire d'infrastructure (les CFF). Telle est l'approche retenue ici afin de dresser le tableau ci-dessus qui fait apparaître des sous-évaluations aussi évoquées ci-contre par les CFF mais au terme d'une optique intrinsèque à l'argumentaire du contributeur GeReR.

Gardons cependant à l'esprit que les CFF ne voient aucun intérêt à la Boucle (de Bellevue !) aux carrousels (voir rapports P1977A p. 96 et PL12525A p. 53), ce qui confirme leur choix stratégique en faveur de la 3^{ème} voie de Coppet. Susceptible alors de relever exclusivement du trafic régional de voyageurs, d'où une requête genevoise à présenter en bonne et due forme en temps opportun, il aurait pu en résulter pour le canton de Genève des charges de couverture des déficits à financer probablement par l'impôt genevois (art. 28 LTV et OITRV).

En résumé, tout cela aurait rappelé la situation à l'époque de Rail 2000 au détriment de Genève (voir les explications en page 3 extraites du RD 357); l'histoire aurait balbutié on ne peut mieux.

Pour le surplus enfin, commentons les variantes de rattachement suivantes raisonnablement envisageables s'agissant des embranchements :

Chambésy	Bellevue (PL12525)	Mies	Nyon ou alentours
<p>Ces variantes sont éliminées pour des motifs évidents d'urbanisation des sites et de faible potentiel d'optimisation de l'exploitation, en plus de sérieux doutes quant aux emprises à prévoir à Genthod-Bellevue s'il fallait loger des trémies en direction de Genève.</p> <p>Nous les excluons donc de nos raisonnements avec les conséquences suivantes s'agissant de nos scénarios :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le rattachement est fixé à Mies (présente analyse) - adoption du Jardin des nations pour la relation par le nord entre l'Aéroport et Cornavin (stratégie CFGE présentée par la suite). 		<p>Variante retenue dans le cadre de Rail2000 ; conserve-t-elle sa validité après la réalisation du point de croisement ? et vu l'urbanisation de la zone depuis lors ?</p> <p>Nous la maintenons néanmoins uniquement pour les besoins de nos chiffrages à minima ci-après.</p>	<p>Evoqué par l'art. 3 al. 2 LDIF-GE H1-60 (réservation d'emprises ; permettre le développement du trafic régional). Pourrait aussi se concevoir avec un rattachement à Coppet (cf p. 2).</p>



Selon notre expérience, les coûts unitaires du projet GeReR risquent d'être sous-estimés.

- GeReR: 11 Sauts-de-mouton nécessaires.
- Coût total GeReR: 1190 MCHF (estimation GeReR de sept. 2019)



Source: GeReR, 28 avril 2019, 1/00

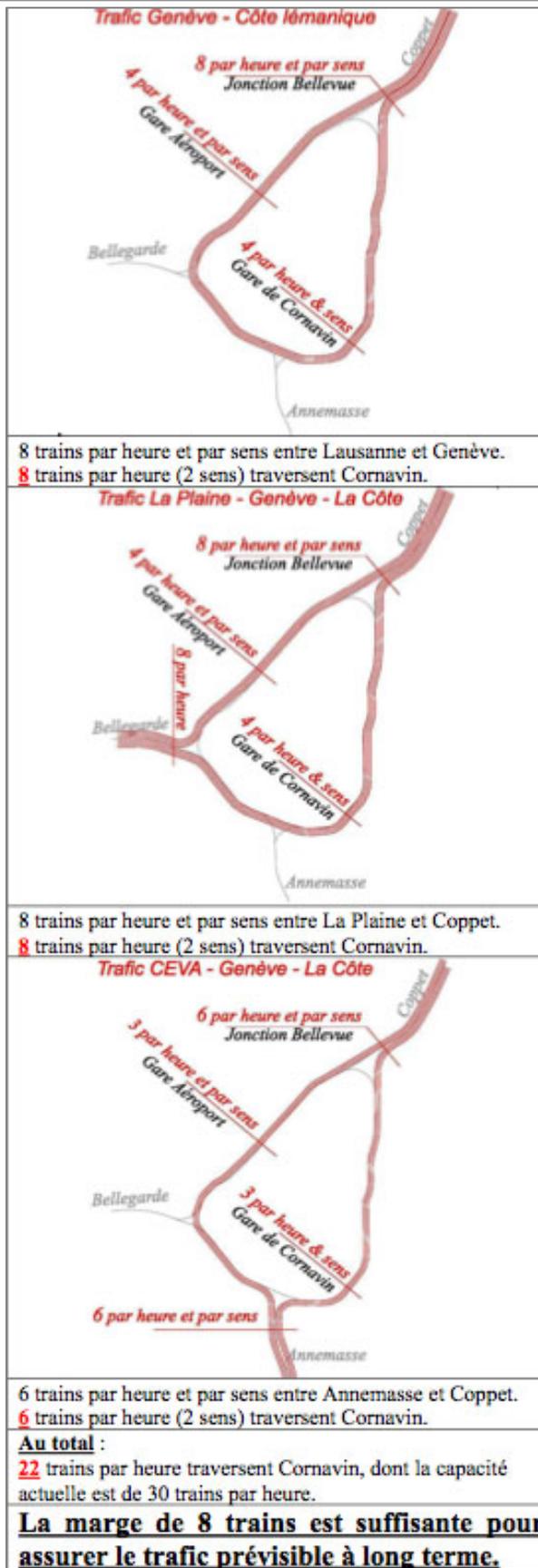
Exemples de coûts de saut-de-mouton :

- Hürlistein (canton de Zürich, campagne) ➔ 70 MCHF
- Dorfneft (canton de Zürich, entre urbaine et campagne) ➔ 85 MCHF
- Renens VD, zone urbaine ➔ 112 MCHF
- Châtelaine (estimation CFF), zone urbaine ➔ 250 MCHF
- Dietlikon / Brüttener, variante «en dessous», zone urbaine ➔ 120 MCHF

Constat: avec un coût moyen d'environ 80 à 110 MCHF pour un saut de mouton dans une zone urbaine, les 11 sauts de moutons inclus dans le projet GeReR couleraient à eux seuls environ **0,9 à 1.2 Mia Chf.**

Extrait du rapport PL12525A du Grand Conseil du canton de Genève (page 52). Le risque est manifeste. L'ampleur des sous-évaluations se présente ici comme un ordre de grandeur, mais déjà bien suffisant à ce stade des analyses.

MÊME LA BOUCLE DU PL12525 COMMANDE L'EXCELLENTE EXTENSION SOUTERRAINE DE CORNAVIN



A) CIRCULATION DES TRAINS EN CARROUSEL.

Le PL12525 préconise une telle exploitation pour Genève sans convaincre les CFF, premiers concernés. S'agissant du partage des convois grandes lignes depuis Lausanne (voir ci-contre cadre supérieur): 4 passent d'abord par l'Aéroport, et 4 par Cornavin, avant de retourner à leur origine.

B) LIMITES DE CAPACITÉS.

Ayant été entendu à 2 reprises par les commissions concernées du Grand Conseil (en août 2016, rapport P1977A p. 83 – illustration ci-contre - et en février 2020, rapport PL12525A p. 73), le contributeur GeReR du PL12525 a présenté à chaque fois une variante différente. La comparaison des départs de Cornavin fait apparaître les différences suivantes :

Départs	août.16	févr.20	variations
Grandes lignes Vaud	4	9	5
puis Aéroport par le nord		2	
3ème voie RER Coppet	7	8	1
puis Aéroport par le nord		4	
sous-total	11	17	6
RER CEVA	3	6	3
RER La Plaine / SNCF	4	7	3
Grandes lignes Aéroport	4	4	0
total	22	34	12
limite capacité	30	30	
réserve	8		
dépassement			-4

La différence entre 2016 et 2020 tient à l'introduction de dessertes Cornavin <-> Aéroport par le Vengeron.

Sans l'extension souterraine de Cornavin, la Boucle aux carrousels ne peut pas absorber l'augmentation de trafic (ici 12 convois) introduite dans la présentation de février 2020.

En tout état de cause, la faiblesse rédhibitoire de l'idée de Boucle PL12525 réside essentiellement dans de prétendues économies de plusieurs milliards de francs en négligeant les besoins de la grande majorité de la clientèle. Promesse quasi électorale sur le long terme, la marge propice de 2016 ci-contre n'a pourtant pas tenu longtemps.

Le projet GeReR provoque une surcharge des trains rapides entre Lausanne et Genève

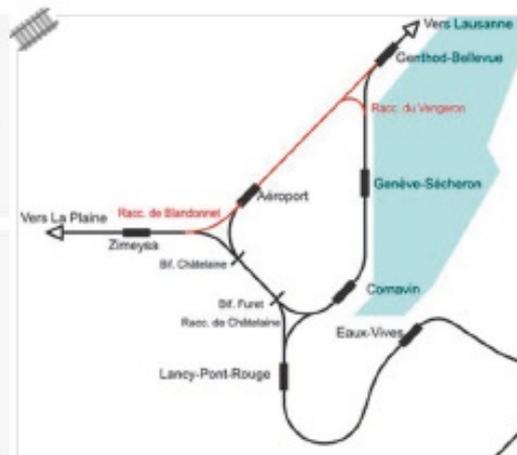


+ 8 minutes

- Un train sur deux de Genève à Lausanne et vice versa voit son temps de parcours augmenté avec une perte des correspondances dans les nœuds.
- 80% des 100'000 voyageurs journaliers entre Lausanne et Genève seraient concernés car ils terminent leur voyage à Cornavin. Les 20% restant continuent sur l'aéroport.

Habitudes de voyage

- Les voyageurs vont préférer utiliser le train avec le temps de parcours le plus court et avec des correspondances assurées.
- L'offre de place assise devient insuffisante sur les trains rapides Genève-Cornavin – Lausanne et vice versa.
- Au contraire les trains transitant par la boucle qui offriraient davantage de places assises mais un temps de parcours prolongé et des correspondances rompues.



Ci-dessus : extrait du rapport PL12525A (audition des CFF). A rapprocher des préoccupations exprimées ci-contre et en page 2. Les avis d'associations d'utilisateurs (pp. 6 et 7) le confirment.

SOURCES

Cahier 16-4 du Grand Genève « *Etude de synthèse sur les développements ferroviaires du bassin franco-valdo-genevois* »

Conférences de presse

- à Genève du 5 juillet 2013 « *Expertise sur l'augmentation de la capacité de la gare de Cornavin* » organisée conjointement par le Canton de Genève, les CFF, la Ville de Genève et la Confédération suisse ;
- voyage CFF du 5 octobre 2015 des journalistes ferroviaires, [illustration](#) de la page 2

Rapports étudiés par le Grand Conseil du canton de Genève et accessibles sur le site ge.ch :

- RD 357 (étudié le 14 avril 2000)
- IN 153-C (rapport déposé le 6 janvier 2015) ; prise en considération : IN 153-A
- P1977A (rapport déposé le 13 septembre 2016)
- PL12525A (rapport déposé le 27 avril 2020), **la référence incontournable sur le sujet**

Revue Route et Trafic (site vss.ch) :

- numéro de mai 1988 « *Le Raccordement ferroviaire Cornavin-Cointrin* », contribution de Mr Nieth (alors responsable des infrastructures ferroviaires en gare de Genève)
- numéro de mai 2014 « *Capacité de la gare de Cornavin: résoudre la quadrature du cercle* », contribution de MM. Tzieropoulos et Budri (citec.ch)



IMPRESSUM

Auteur/éditeur :

Philippe Ruchet

Avenue de la Grenade 21

CH-1207 Genève

Courriel : redac@eco9.ch

- Vu l'écoulement du temps (soit 3 ans, de 2020 à 2023),
- Vu les circonstances nouvelles advenues avec la Diamétrale Nord-Sud genevoise en 2023,
- Vu la nécessité de retirer les contenus ayant perdu de leur pertinence du fait de l'achèvement des travaux au Grand Conseil (2020),
- Vu les solides consensus quant aux développements ferroviaires genevois se confirmant sans exception depuis des décennies,

cette publication remplace définitivement nos manifestes de jadis, à savoir

- le N° 4 de la revue métrages.ch du 4 mai 2020,
- ainsi que l'édition CFGE du 14 décembre 2021.

Les argumentaires peuvent plutôt être consultés dans les divers documents relatifs aux travaux du Grand Conseil.

Interpellée à plusieurs reprises dans le contexte de la Boucle GeReR, la Cour des Comptes nous a communiqué, en date du 15 février 2022, n'avoir pas vu de motif requérant son intervention.

Né en 1952 et Genevois, Philippe Ruchet (un promoteur du CFGE) a passé son expertise comptable en 1984. Retraité depuis 2018, il avait occupé auparavant diverses fonctions dans les domaines de l'audit, de la compliance et de la formation d'adultes (comptabilité, création de petite entreprise). Il a presté en tant que salarié puis comme indépendant.

En tant que contribuable, il a examiné le PL12525 qui préconise (bien à tort) une substitution d'un carrousel ferroviaire sur la Boucle de l'Aéroport à l'extension souterraine de la gare de Cornavin à Genève (cf pp 2 et 6). La documentation accessible au public sur ce sujet permet d'établir facilement combien ces illusions d'économie de budget d'investissement relèvent d'égarés. Les critères à appliquer en pareilles circonstances procèdent, en particulier, des règles d'évaluation d'opportunités lors de l'élaboration des stratégies (i) d'entreprises ou (ii) de ses propres projets professionnels.

Expose grandement aux aléas de la courte-vue, tout raisonnement frileux ne consistant qu'à réduire la taille d'investissements sans considérer la valeur des rendements de la proposition initiale. Même avec un argumentaire jugé absolument irréfutable par son auteur, limiterait-on forcément le risque par un tel rétrécissement ? Que nenni. Manquer un rendez-vous d'avenir relève bien d'un péril. Pas question ici de bâtir, nous aussi, des chimères conjuguées au futur car s'offrent des méthodes d'analyses éprouvées pouvant guider dans le parcours des paris raisonnés avec toute leur exigeante complexité.

Pour conclure, s'agissant des conditions-cadre d'économie publique, on sait que l'environnement réglementaire suisse fonctionne très bien et que les institutions permettent à chacune et chacun de s'exprimer, si minoritaire soit-elle/il. Ainsi faut-il souligner dans le cas d'espèces combien les idées du contributeur GeReR précité (cf p. 2) ont été examinées avec le plus grand soin (et rejetées sans appel, voir rapport PL12525A du Grand Conseil) sans qu'il soit nécessaire de prolonger les analyses alors que les incontestables évidences apparaissent aux stades préliminaires déjà ; inutile donc de gaspiller nos ressources communes en mandant un travail d'expertise déjà mené à bien par les CFF avec autorité.