

## Tunnel ferroviaire de Châtelaine et autres propositions d'extension RER pour Genève



Tout droit au fond: le tunnel de Châtelaine, cliché pris depuis le Pont ferroviaire de Saint-Jean dans le dos.

## Sommaire

(I) TUNNEL FERROVIAIRE DE CHÂTELAINE, QUE PENSER DE L'ARGUMENTAIRE 'ATE' ?

(II) DEUX ITINERAIRES DEPUIS L'AEROPORT POUR LE BARREAU SUD (ANNECY – CHAMBERY – LYON SAINT-EXUPERY/SATOLAS).

(III) QUESTION DE PRIORITE PARMIS QUATRE PROPOSITIONS DE MOTIONS DE DESSERTES FERROVIAIRES REGIONALES GENEVOISES.

---

### (I) TUNNEL FERROVIAIRE DE CHÂTELAINE, QUE PENSER DE L'ARGUMENTAIRE 'ATE' ?

#### I/1 POSITION DU PROBLEME

Par communiqué de presse du 7 juillet 2015, l'ATE (Association transport et environnement, section de Genève) informe déposer une pétition munie de 300 signatures pour demander l'ouverture du tunnel ferroviaire fret de Châtelaïne aux trains de voyageurs, ceci parallèlement à la proposition de motion 2239 sur le sujet déjà en cours d'étude au Grand Conseil genevois (renvoi en commission des travaux en séance du 14.11.14).

A condition de ressources illimitées permettant de tout réaliser, il est acquis que le potentiel de cet itinéraire renforce l'attractivité du RER du bassin genevois pour autant que soient assurées les fréquences et les correspondances adaptées.

Sous réserve des réalisations projetées (par exemple, la halte envisagée à Châtelaïne majorera quelque peu les temps de cette desserte économisant des correspondances à Cornavin), on peut tabler sur les durées de trajets suivantes (telles que figurant dans le communiqué de presse précité) :

- 5 minutes entre Lancy-Pont-Rouge et Vernier (Blandonnet)
- 9 minutes entre Bachet et ZIMEYSA
- 17 minutes entre Satigny et Champel-Hôpital
- 22 minutes entre Vernier (Blandonnet) et Annemasse

Il ne faut toutefois pas oublier que même en transitant par Cornavin avec des correspondances, le RER permet déjà des gains de temps substantiels (de 15 à 30 minutes suivant les liaisons) par rapport aux transports publics actuels (bus ou trams).

#### I/2 L'ARGUMENT DE L'ENVELOPPE D'INVESTISSEMENT : PAS SI VITE VOTRE HONNEUR CAR PAS SI FACILE

L'ATE mentionne encore : « Etant donné que le tunnel existe déjà, son adaptation au trafic voyageur serait une opération légère (mise en place de chemin de fuite ou d'une sortie de secours). De plus, une partie du tunnel (45%) est déjà équipée et utilisée par les trains français à destination de Cornavin. Le gabarit du tunnel permet en outre le passage de trains à deux étages. Cette mise à jour de l'infrastructure peut se faire rapidement sans attendre la construction d'un « saut-de-mouton » en direction de l'aéroport. »

Ce raisonnement est incomplet ; il convient d'ajouter

- a) que la liaison est à voie unique entre Vernier (Blandonnet) et le Pont ferroviaire de Saint-Jean ; suivant les fréquences envisagées donc (point essentiel quant à l'attractivité ou non des services) un ou plusieurs points de croisement seraient à prévoir (à notre avis dès 1/4 heure ou plus rapproché), donc clairement une mise en place plus conséquente qu'annoncé.
- b) que la ligne envisagée (Vernier/Blandonnet - Lancy Pont-Rouge) implique deux cisaillements, soit de croiser les axes de Cornavin à La Plaine/Bellegarde et de Annemasse/Chêne-Bourg à Versoix/Coppet via Cornavin.
- c) le Plan Directeur cantonal 2030 prévoit 12 circulations horaires par sens entre Lancy Pont-Rouge et Cornavin (voir PDCn-B01 p. 164 cadre offre 2030), soit 8 RER (4 Coppet et 4 Aéroport par Nations) et 4 RE Nyon-Lausanne, ce qui semble adéquat. On atteint avec cette offre les limites de capacité maximales du Pont ferroviaire de Saint- Jean.
- d) dans ce contexte, nous voyons comme solution une limitation à un service Satigny - Saint-Jean, avec station de correspondance à Saint-Jean, faisant ainsi droit à une pétition à ce sujet (+ reprise par la proposition de motion 2238 +). Le gros de l'argumentaire de l'ATE tient aux flux des heures de pointe des jours ouvrables, ce qui entraîne comme conséquence de restreindre la ligne à ces périodes dans l'optique de bien gérer les coûts de fonctionnement.

Lors de profitables échanges de vues, un de mes correspondants (Monsieur Pierre Hoffmann Vice-Président de la Ctirap Genève) a attiré mon attention sur le point suivant à l'appui de conserver Cornavin comme pôle de correspondances : *"...De telles circulations (via le Tunnel de Châtelaine) contreviendrait à un principe qui fait le succès de réseaux RER en Suisse et ailleurs: le passage de pratiquement toutes les lignes RER par un point central, usuellement la gare principale de l'agglomération. A ce point central convergent les trains des diverses catégories (IC, IR, RE, RER) ce qui optimise les échanges et assure une excellente capillarité et complémentarité des réseaux."*

Bien vu. Toutefois, il pourrait être intéressant de prévoir un pôle de correspondances auxiliaire à Lancy Pont-Rouge dans une optique d'optimiser les flux. La liaison précitée depuis Satigny via le Tunnel de Châtelaine terminerait alors à Lancy Pont-Rouge avec l'évidente nécessité de prévoir une voie supplémentaire au moins sur le Pont ferroviaire de Saint-Jean.

Pour le surplus, reporter le terminus précité de Lancy Pont-Rouge à Stade de Genève présenterait l'avantage de desservir la zone des Tours de Carouge. De plus, s'il devait s'agir d'un service limité aux heures de pointe des jours ouvrables, utiliser ladite installation de Stade de Genève ne présenterait aucun inconvénient, notamment de conflit avec une manifestation audit stade. A ce stade, les échanges d'arguments sont clairement destinés à se poursuivre.

### **1/3 QUE CONCLURE A CE STADE PRELIMINIAIRE**

Le potentiel de l'aire Vernier-Meyrin (avec ses 50'000 habitants pour le moins et ses 20'000 emplois puis 30'000 à l'horizon 2030) rend souhaitable l'étude des différentes versions afin de mettre en place les meilleures solutions de liaisons. En d'autres termes, il conviendra de rendre des arbitrages dictés par une saine gestion des deniers publics; pour notre part, nous voyons comme plus intéressante une variante favorisant les fréquences entre Satigny et Cornavin (par hypothèse au quart d'heure) à une répartition des circulations entre les axes de Cornavin et du Tunnel de Châtelaine (à la demi-heure à chaque fois dans cette même hypothèse). On ne peut pas investir à tout crin sans prendre en considération le retour à attendre de cet effort financier.

En tout état de cause, même non attribué au trafic RER, le tunnel de Châtelaine offre un réel potentiel aux dessertes voyageurs. Nous pensons ici au Barreau Sud (voir proposition de motion 2236 +). De ce fait, nous privilégions un emploi grandes lignes, en l'occurrence une ligne de l'Aéroport vers Annecy et Chambéry pour se connecter sur la LGV Lyon - Turin. Ces services permettraient de relier les deux plateformes aéroportuaires dans les meilleures conditions, considération stratégique de première importance alors que pointent à l'horizon les limites de Cointrin et le potentiel de Satolas/Saint-Exupéry.

Des priorités seront à établir avec soin. Pour notre part, nous pensons à la traversée ferroviaire du Lac (+) afin d'équilibrer les dessertes et en s'appuyant sur une liaison vers l'Aéroport via Nations avec prolongement ultérieur vers Ferney et Gex (voir proposition de motion 2237 +, laquelle envisage un tracé différent entraînant comme inconvénient d'ignorer l'axe Ferney-Gex) en lieu et place de la Raquette Meyrin qui devrait s'effacer devant la réalisation des quais en souterrain de la Gare Cornavin.

Genève saura-t-elle gérer cette question avec sagesse et dans un souci de concordance cantonale ? On ne peut que le souhaiter ardemment tant les postures idéologiques sont dommageables. N'oublions pas le poids prépondérant de l'avis des usagers (ce sont eux qui paient) et des planificateurs (à eux de faire pour le mieux) dès lors que des arbitrages doivent être rendus car, hélas, tout ne pourra pas être réalisé.

## **(II) DEUX ITINERAIRES DEPUIS L'AEROPORT POUR LE BARREAU SUD (ANNECY – CHAMBERY – LYON SAINT-EXUPERY/SATOLAS), SOIT VIA LA PLACE DES NATIONS OU VIA LE TUNNEL DE CHATELAINE**

Depuis l'Aéroport, deux itinéraires sont envisageables comme mentionné dans le titre. Le premier consiste à circuler via Nations et Cornavin puis Lancy Pont-Rouge, avec l'avantage de desservir Cornavin. Le deuxième emprunte le Tunnel existant de Châtelaine pour rejoindre Lancy Pont-Rouge; ce trajet est le plus rapide.

Sur territoire français, on peut choisir entre un barreau Sud qui se dirigerait directement vers Annecy depuis Saint-Julien. L'autre possibilité consiste à emprunter le CEVA. Dans cette hypothèse, et pour gagner davantage de temps encore (environ 15 minutes), il faudrait retenir la proposition (dès octobre 2008) d'une association d'usagers du chemin de fer en Haute-Savoie (agfut-dtc.74) d'un shunt (ou bifurcation) à Ambilly permettant d'économiser le rebroussement à Annemasse.

Pour patienter, on lira l'article "Saint-Gervais Vallorcine, les 100 ans de la ligne de Chamonix" paru dans Rail Passion de juillet 2008. Ce numéro 129 de ladite revue consacre sa une à cet anniversaire de la ligne du Mont-Blanc. En prime, le magazine s'achète avec un DVD qui retrace l'épopée de cette liaison alpine. Outre un reportage d'actualité sur les derniers matériels introduits en exploitation, le supplément reprend un film de la SNCF tourné à l'occasion de l'introduction de nouvelles rames au tournant des années 50 et 60, charmants moments de nostalgie pour qui a connu cette époque comme bambin.

Pour se donner l'envie d'une excursion circulaire ferroviaire Genève - Saint-Gervais - Chamonix - Martigny - Montreux - Genève, on recommande l'ouvrage de Pierre-Louis Roy, Le Mont-Blanc Express, l'invention du tourisme alpin, éditions Glénat, Grenoble 2008, ainsi que, aux mêmes éditions, mais paru en 2001, le superbe "50 sentiers à thèmes dans l'Espace Mont-Blanc".

### (III) QUESTION DE PRIORITE PARMIS QUATRE PROPOSITIONS DE MOTIONS DE DESSERTES FERROVIAIRES REGIONALES GENEVOISES

**Proposition de motion 2236** : pour réaliser le Barreau Sud (relier Bachet à Saint-Julien). Entièrement d'accord pour les motifs déjà développés avec une liaison ferroviaire rapide entre Genève et Annecy. Oublié donc l'argument de la desserte des champs de cardon de l'époque de la campagne du CEVA. Le Barreau Sud rend à notre avis superflu l'investissement du tram de Saint-Julien.

☛ Intéressant à l'horizon de la LGV Lyon-Turin pour relier efficacement Cointrin et Saint-Exupéry.

**Proposition de motion 2237** : pour revitaliser la ligne du Pied du Jura (Pays de Gex ; liaison à hauteur de Bourdigny). Ce texte ne nous convient pas, donc ne nous convient pas. Nous pensons beaucoup plus intéressant de relier Ferney à l'Aéroport plutôt que de contourner Ferney par le coude par Saint-Genis (voir aussi ci-contre). Ajoutons que le tram de Saint-Genis a échoué devant l'Office fédéral des transports pour des raisons économiques.

☛ Non comme expliqué ci-dessus.

**Proposition de motion 2238** : pour une halte ferroviaire à Saint-Jean. Pour notre part, nous préconisons une station de métro à la Place des Charmilles. Pour le surplus et comme exposé ci-contre, nous recommandons d'étudier une halte de correspondance RER afin de ne pas consommer des sillons (en particulier sur le Pont ferroviaire de Saint-Jean) tout en permettant d'améliorer les fréquences vers Satigny.

☛ A analyser dans le cadre de la mise en place du réseau RER genevois.

**Proposition de motion 2239** : pour ouvrir le Tunnel ferroviaire de Châtelaine au trafic voyageurs (+). D'accord, mais à quel trafic voyageurs (grandes lignes - fréquence 30 ou 60 minutes- ou RER fréquent, soit 15 minutes ou moins) et sous quelles conditions d'investissements (doubler la voie ou points de croisement; autres aménagements).

☛ A étudier dans le cadre du développement d'une stratégie ferroviaire sachant que toutes les bonnes idées ne pourront pas être réalisées.

**Au jour de l'actualisation de cette page (jeudi 6 août 2015), les 4 objets ci-dessus figurent dans le objets en suspens auprès de la Commission des travaux du Grand Conseil de Genève.**