

# L'avenir du rail genevois doit passer par Cointrin

Le réseau ferroviaire a atteint ses limites de capacité. On attend un doublement du trafic entre Lausanne et Genève, et le CEVA en ajoutera encore. Ni la gare de Cornavin, ni celle de l'aéroport, ni la ligne qui les relie l'une à l'autre ne seraient en mesure d'absorber ce trafic.

L'aménagement ferroviaire de la Rive droite a d'emblée été mal posé. Au lieu de traiter l'accroissement du trafic du nœud de Genève dans son ensemble, nos autorités se focalisent sur la gare Cornavin et son extension comme seule solution possible, alors qu'il n'en est rien.

---

Notre invité Prof. Pierre-André Bobillier  
Comité GeReR [www.gerer.ch](http://www.gerer.ch) 12.10.2017

ADVERTISING



inRead invented by Teads



L'Etat propose des solutions compliquées, d'un coût exorbitant en argent et temps de réalisation, avec des travaux pharaoniques. Ces prétendues solutions ne forment pas un ensemble cohérent et ne reposent sur aucune vision d'ensemble ni d'avenir.

Dans sa myopie, l'Etat ne veut pas voir que la solution ne se trouve pas à Cornavin mais à l'aéroport, dont la gare est en impasse depuis sa construction, mais sans vocation à y rester. En effet, dès sa conception, cette gare était destinée à être raccordée à la ligne Genève-Lausanne. Aujourd'hui l'Etat veut l'oublier et nous imposer une succession de chantiers inutiles et une sarabande de nuisances.

En raccordant directement la gare de l'aéroport à la ligne Genève-Lausanne, on crée ainsi une boucle qui peut être parcourue dans les deux sens par les trains en provenance et à destination de Lausanne. Le tracé entre les gares de Cornavin et celle de l'aéroport n'est ainsi parcouru qu'une seule fois, ce qui réduit de moitié le trafic à Cornavin et rend inutile toute extension de cette gare. C'est ce concept cardinal qui est à la base du projet de Genève Route et Rail, dont l'Etat ne veut pas entendre

Retrouvez ici tous les invités de la Tribune de Genève La rubrique L'invité(e) est une tribune libre (3000 signes, espaces compris) sélectionnée par la rédaction. Avant d'envoyer votre contribution, prenez contact assez tôt à [courrier@tdg.ch](mailto:courrier@tdg.ch), afin de planifier au mieux son éventuelle publication.

parler et se refuse même à étudier. Il est relayé dans son refus par la presse locale à tel point qu'on se demande ce que l'on cherche à cacher aux Genevois.

Qu'on en juge. Porté par on ne sait quelle hérésie, l'Etat prétend résoudre le problème en agrandissant la gare Cornavin. Or cette extension, 1,62 milliard, ne sera que la première et la seule à ce jour, dont la clé de financement a été décidée. Elle ne permettra pas à elle seule de résoudre la congestion du trafic, c'est pourquoi l'Etat en a prévu deux autres dans son plan directeur. La seconde étape consistera à créer une nouvelle ligne «Raquette» pour raccorder Cornavin à l'aéroport (avec une nouvelle gare) en passant par les Nations, pour un coût de près de 2 milliards. Enfin, l'ultime étape consistera à agrandir une nouvelle fois Cornavin et à construire un nouveau tunnel entre Saint-Jean et Châtelaine: plus d'un milliard. Le montant total de cette manne, d'ores et déjà promise aux entreprises du génie civil, dépasse les 4,6 milliards!

Et aggravant encore la dette actuelle par habitant, 32 327 fr., loin de la moyenne suisse, 7752 fr.

Le projet **GeReR** quant à lui résoudrait tout, en une seule étape, pour un coût total de 740 millions, soit six fois moins, en six ans de travaux.

(TDG)

Créé: 12.10.2017, 17h04

## Votre avis

Avez-vous apprécié cet article?

Oui

Non