

Les blogs, en partenariat avec la [Tribune de Genève](#)

Les Blogs

Le blog de Rodolphe Weibel

Mobilité

« Genève Route et Rail 32 - Le financement de 3 quarts de la traversée du Lac est trouvé, au Gothard | Page d'accueil

07/12/2015

Genève Route et Rail 33 - Pas touche à Cornavin!



POST TENEBRAS LUX

Genève s'apprête à dépenser plus d'un demi-milliard pour rien: 400 millions à charge de l'Etat, 100 millions à charge de la Ville.

L'Office fédéral des transports, les CFF, le canton et la ville viennent de signer une convention, dont l'application est soumise à l'approbation préalable par les autorités genevoises concernées.

Les lecteurs se souviennent qu'une expertise avait établi à 1,652 milliard le coût de l'extension souterraine de la capacité ferroviaire de Cornavin. A ce moment-là, la participation de la Confédération était établie à 790 millions, chiffre énoncé dans le cadre de la première étape de financement du projet FAIF, accepté par les citoyens suisses. La différence entre ces deux montants, de 862 millions, correspondait à la différence de coût entre celui de la solution initialement prévue d'une extension de plain-pied nécessitant de raser plusieurs immeubles des Grottes et celui de la solution enfouie.

Les autorités genevoises ont réussi à négocier avec la Confédération une répartition plus généreuse pour elles, qui ramène la part genevoise de 862 millions à, tout de même, 528 millions.

Le projet **Genève Route et Rail**, que mes lecteurs connaissent bien, rend inutile tout extension de la capacité ferroviaire de Cornavin. Je rappelle le mécanisme qui permet ce miracle: le projet prévoit de prolonger l'antenne ferroviaire de l'Aéroport jusqu'à ce qu'elle rejoigne la ligne de Lausanne à Genthod, pour un coût de 600 millions, soit moins que la contribution prévue par la Confédération: il n'y a aucun solde à la charge des Genevois. (Je remarque que, la Confédération étant désormais disposée à payer 1,1 milliard, il faudrait que mon estimation du coût du tronçon projeté entre l'Aéroport et Genthod dépasse ce montant pour que les Genevois doivent commencer à payer de leurs poches.)

Grâce à la boucle ainsi formée, tous les trains venant de la côte suisse ne transitent par Cornavin qu'une fois, avant de repartir en direction de Lausanne sans plus traverser Cornavin. Plutôt que de traverser Cornavin deux fois, ils ne le font qu'une fois. Cette économie de l'ordre d'une vingtaine de trains par heure à travers Cornavin rend inutile toute extension de sa capacité.

Le projet Genève Route et Rail économise aux Genevois 528 millions, est réalisable bien plus vite, et n'entraîne aucun chantier, aucun inconvénient, dans le quartier de Cornavin.

Genevoises, Genevois! demandez que vos administrations étudient avec soin le projet **Genève Route et Rail**, pour que vous puissiez vous déterminer en toute connaissance de cause.

Vous trouverez l'entier du dossier à cette adresse:

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

Les lecteurs qui jugent que ce projet mérite que les autorités l'examinent avec soin sont invités à en faire part au groupe de soutien qui se forme, à l'adresse suivante:

Groupe de soutien au projet Genève Route et Rail, pour adresse : Madame Y. Gustafson, 9 A, chemin des Hutins, 1247 Anières

ou alors

Weibel, Ingénieur, Coutzet 14, 1094 Paudex, 021 791 26 83, weibel.rodolphe@bluewin.ch

22:01 | Lien permanent | Commentaires (2) | [ADD THIS](#) | [Facebook](#) | [J'aime](#) 3 | [Tweeter](#) | [G+](#) 0 | [Share](#)

COMMENTAIRES

Ce projet semble si simple, et ne coûte rien aux genevois. Il faut faire du bruit autour, qu'il soit plus connu.

C'est vrai qu'à Genève, ville très serrée dans ses murs, si l'on peut trouver des solutions simples, facilitantes, efficaces – et celui que vous présentez semble l'être – il faut essayer. Et tenter de renverser les habitudes de penser: on a commencé par l'agrandissement de Cornavin en surface, on a continué par l'agrandissement de Cornavin en sous-sol, on est donc exclusivement dans l'agrandissement de Cornavin. L'esprit semble figé sur cette idée, au vu du trafic supplémentaire. Mais l'agrandissement du circuit n'a pas été imaginé, pourtant il semble apporter une solution à faible empreinte béton et à moindre coût et nuisances.

Écrit par : hommelibre | 08/12/2015

Répondre à ce commentaire

Le silence qui règne autour de votre projet est inquiétant. L'idée semble si bonne qu'elle fait peur à tous ceux qui n'y ont pas pensé. Ils n'ont que l'option de la fuite en avant.

Le mutisme des Verts est préoccupant. On a l'impression que le monde politique est largué, que nos représentants sont des moutons. Même la seule force d'opposition du Canton qui avait pourtant déployé une énergie sans pareille pour dénoncer le tracé du CEVA reste muette.

Serait-il possible de rassembler une force du genre de celle du collectif 500 qui a obtenu la sauvegarde du quartier des Grottes ?

N'y a-t-il pas un seul homme politique sensé qui puisse au moins exiger une explication sur le silence du conseil d'Etat à propos de votre projet ?

Écrit par : Pierre Jenni | 08/12/2015

Répondre à ce commentaire

ÉCRIRE UN COMMENTAIRE

NB : Les commentaires de ce blog sont modérés.

Votre nom :

Votre email :

Votre URL :

Votre commentaire :

Retenir mes coordonnées :

S'abonner au fil de discussion :

Aperçu

Envoyer

Bienvenue

Bonjour, Ce blog est édité par **Rodolphe Weibel**. Je vous remercie de votre visite et des commentaires que vous rédigerez sous mes billets. Merci de respecter les règles fixées par la Tribune de Genève qui nous héberge: soyez courtois, concis et pertinent! Je me réserve le droit de ne pas publier les commentaires anonymes. Au plaisir de vous lire.



À propos

Commentaires récents

1. Pierre Jenni sur Genève Route et Rail 33 - Pas touche à Cornavin!
2. hommelibre sur Genève Route et Rail 33 - Pas touche à Cornavin!
3. hommelibre sur Genève Route et Rail 32 - Le financement de 3...
4. Jean d'Hôtiaux sur Genève Route et Rail 30 - Les 790 millions de...
5. Pierre Jenni sur Genève Route et Rail 29 - Ce que coûteraient...
6. Jean d'Hôtiaux sur Genève Route et Rail 28 - Genève-Aéroport,...
7. Jean d'Hôtiaux sur Genève Route et Rail 27 - le CEVA, 1,6...
8. Pierre Jenni sur Genève Route et Rail 27 - le CEVA, 1,6...
9. weibel sur Genève Route et Rail 26 - Une gare nouvelle à...
10. JDJ sur Genève Route et Rail 26 - Une gare nouvelle à...

Le contenu des blogs n'engage pas la rédaction de la Tribune de Genève.

Newsletter

email

S'inscrire

Se désinscrire

Envoyer

Notes récentes

1. Genève Route et Rail 33 - Pas touche à Cornavin!
2. Genève Route et Rail 32 - Le financement de 3...
3. Genève Route et Rail 31 - La Confédération...
4. Genève Route et Rail 30 - Les 790 millions de...
5. Genève Route et Rail 29 - Ce que coûteraient...
6. Genève Route et Rail 28 - Genève-Aéroport,...
7. Genève Route et Rail 27 - le CEVA, 1,6...
8. Genève Route et Rail 26 - Une gare nouvelle à...
9. Au Gothard : synthèse purement technique, libre...
10. Genève Route et Rail 25 - Transparence!

Archives

1. 2015-12
2. 2015-11
3. 2015-10
4. 2015-09
5. 2015-08
6. 2015-07
7. 2015-06
8. 2015-02
9. 2014-11
10. 2014-10
11. Toutes les archives

RSS VALIDATED

ATOM 1.0

Derniers weblogs mis à jour

1. Le blog de Domaine Public
2. Le blog de Marian Stepczynski
3. Le blog de Julie

- 4. Blog Doc
- 5. Réveries d'un citoyen ordinaire
- 6. Ras-le-bol
- 7. Le blog de Rodolphe Weibel
- 8. Le blog de vertlib21
- 9. Islam et engagement
- 10. Le blog de Continent premier

Rechercher

Les blogs, en partenariat avec la [Tribune de Genève](#)