

Courrier des lecteurs

Cornavin: aveuglement collectif

Lettre du jour

Carouge, 9 janvier Le chantier de l'extension en sous-sol de la gare ne va démarrer qu'en 2026, annoncez-vous dans votre édition du 4 janvier. Mais plutôt que de titrer «Cornavin recule pour mieux sauter», vous auriez pu écrire, plus près de la réalité: «Cornavin, un aveuglement collectif».

Pour adapter la gare de Cornavin à l'augmentation prévue du trafic, les CFF ont tout d'abord imaginé de raser le bas des Grottes. Puis, à la suite d'un refus populaire, le projet d'une extension souterraine a vu le jour, à réaliser en deux étapes sur douze années de travaux et avec un surcoût de 600 millions



LAGIERE/PORTANT

à la charge de Genève. Et voilà que les CFF annoncent maintenant vouloir procéder à de nouvelles études pour une réalisation en une seule étape.

Or, depuis sept ans, Rodolphe Weibel, un ingénieur passionné par les questions de transport, propose une solution étudiée dans le détail, plus simple,

moins coûteuse et plus rapidement réalisable: supprimer le cul-de-sac de la gare de Cointrin en prolongeant la ligne qui rejoindrait le tracé existant à la hauteur de Genthod-Bellevue. Une boucle qui permettrait de diviser par deux le trafic à Cornavin: un train sur deux par Cornavin jusqu'à l'aéroport puis directement vers Lausanne; un train sur deux de Lausanne directement à l'aéroport et retour par Cornavin.

L'Office fédéral des transports, les CFF et les autorités genevoises cantonales comme municipales ne sont jamais entrées en matière, refusant même une étude de faisabilité.

Incompétence ou défense d'intérêts particuliers?

Jean-Daniel Delley