

Un nouveau départ pour Cornavin

Marc
Moulin
Rubrique Genève



Régler durablement les problèmes de capacité de la gare Cornavin. Telle est l'ambition des nouvelles études que mènent discrètement les CFF, à la demande du Canton de Genève. La reprise des analyses nécessite de reporter de deux ans le chantier de la gare souterraine. Cela fâchera certes les pendulaires lassés des wagons bondés. Mais c'est pourtant une bonne nouvelle.

Telle que décidée il y a cinq ans, la scission de l'extension en deux étapes était une solution bancale, comme ce journal l'avait souligné en juin 2016. Pouvait-on vraiment infliger un long et pénible chantier aux habitants des Charmilles et leur en faire subir un second une décennie plus tard, avec le percement d'un deuxième tunnel parallèle? L'émeute semblait assurée. Un écueil que la nouvelle tactique pourrait aplanir.

La hausse de l'offre qui justifie la gare souterraine prévoit chaque heure et dans chaque sens dix trains grandes lignes: un départ et une arrivée en moyenne toutes les six minutes, une cadence de métro. On peut toujours vouloir plus, mais on doit aussi réfléchir. Avant de faire de Cornavin une mitrailleuse ferroviaire tirant des rames en rafales, il faut songer à mieux utiliser l'existant en sachant que, en moyenne journalière, les trains sont occupés à 28,9% (2019). On devrait aussi méditer sur les bienfaits d'une mobilité moins frénétique, comme l'année 2020 nous l'a enseigné de force. Reste à voir le résultat des études et à en vérifier l'impact financier. Si un nouveau surcoût devait apparaître, Genève, désargenté, serait bien inspiré de ne pas se précipiter sur la facture. Et de rappeler à Berne que ces travaux sont voués au trafic national, lequel incombe en principe aux caisses fédérales. **Page 3**