

# Dilemme ferroviaire à Genève

Gare souterraine à Cornavin ou boucle par l'aéroport de Cointrin?

**Daniel Mange** Soucieux de sa mobilité, le canton de Genève échauffe au début de ce siècle un plan pour ses chemins de fer: son fleuron, l'audacieuse diamétrale, devrait raccorder l'aéroport, centre vital du nord, aux zones très peuplées du sud. Mais les Administrations en charge de ce projet vont se heurter aux prophéties d'un étranger à la République, l'ingénieur Rodolphe Weibel, partisan d'une élégante boucle par l'aéroport.

La gare de Cornavin étouffe. Son extension en surface, côté Jura, menaçait le quartier des Grottes, et les Administrations ont reculé sous la pression populaire. Mais un sage, Martin Graf, a trouvé la solution: une gare souterraine à deux voies (Cornavin 2), enfouie sous l'actuelle gare de Cornavin (Cornavin 1), accessible depuis Sécheron à l'est et Châtelaine à l'ouest. Les études sont en cours, et le rapport Transports '45 du professeur Ulrich Weidmann a confirmé la priorité du projet.

## La boucle par l'aéroport

Selon les planificateurs, deux voies ne seront pas suffisantes pour le trafic d'après-demain; on aménagerait donc, toujours en souterrain, deux voies supplémentaires (Cornavin 3), complétées par la fameuse diamétrale reliant Zimeysa, l'aéroport, la place des Nations, Cornavin et Bernex. Ces travaux infligeraient une vingtaine d'années de nuisances aux Grottes, en deux étapes... Ces Grottes qui cherchaient désespérément un destin paisible.

Rodolphe Weibel a examiné les causes de l'encombrement de Cornavin; chaque convoi quittant Cornavin à destination de l'aéroport doit y faire impérativement demi-tour pour réapparaître à Cornavin dans la demi-heure qui suit: le mal absolu, c'est la gare en cul-de-sac, qui condamne Genève-Aéroport à accueillir six misérables trains par heure! Le concepteur de la gare Aéroport, l'ingénieur CFF Rodolphe Nieth, avait anticipé le prolongement vers l'est: les espaces sont sauvegardés, la voie est donc libre. Et que faire de cette voie qui part à l'est? La raccorder à la ligne historique Genève-Lausanne? Sur la carte, c'est une évidence: il n'y a que 4800 mètres, en ligne droite, du fond du cul-de-sac jusqu'à la halte de Genthod-Bellevue... Du coup, l'interminable chantier des Grottes est remplacé par un aménagement beaucoup plus aisé, essentiellement en surface,

long de l'autoroute et loin du centre-ville. La boucle ainsi créée permet à tout train en provenance de Lausanne de traverser la gare de l'aéroport sans avoir à y rebrousser chemin. Chaque train desservant Genève n'emprunte qu'une fois le tronçon Genthod-Aéroport-Cornavin-Genthod ou vice-versa; pour la même fréquence de desserte, la charge de Cornavin est réduite de moitié: toute transformation de cette gare est dès lors superflue. Enfin, pour remplacer la diamétrale, deux courts tronçons doivent être aménagés de Zimeysa à l'aéroport (raccordement de Blandonnet) et de l'aéroport à Genève-Sécheron (raccordement du Vengeron).

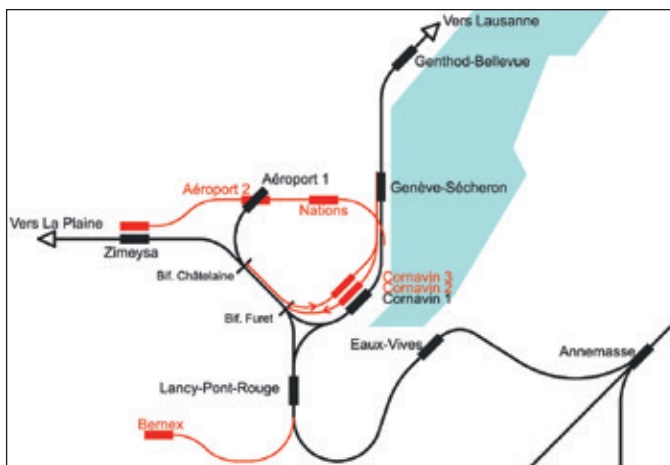
La boucle est manifestement moins onéreuse que la diamétrale, et Rodolphe Weibel l'évalue à environ 1 milliard pour transformer la gare Aéroport en l'ouvrant à l'est, pour aménager un tronçon essentiellement en surface jusqu'à Genthod et pour réaliser les deux raccordements de Blandonnet et du Vengeron. L'aménagement de deux gares souterraines (Cornavin 2 et Cornavin 3), complétées par de longs accès enterrés et par la diamétrale nord-sud avec deux gares souterraines à l'aéroport et à la place des Nations, se monte à 5 milliards environ. L'écart financier considérable de ces deux projets, de l'ordre de 4 milliards, devrait suggérer une étude comparative approfondie des deux variantes: c'est l'unique vœu de Rodolphe Weibel, le Don Quichotte de la boucle par l'aéroport!

## «Dilemma in Genf»

**GL** Daniel Mange beschreibt Genfs Bahnpläne mit dem Ausbau des Bahnhofs Cornavin und einer neuen Durchmesserlinie, was teuer und langwierig wäre. Ingenieur Rodolphe Weibel schlägt stattdessen eine günstigere Ringlösung über den Flughafen vor, die Cornavin entlasten und ohne Richtungswechsel funktionieren würde.

[citrap-vaud.ch](http://citrap-vaud.ch)

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud



Le projet des Administrations avec sa diamétrale Zimeysa-Bernex (à gauche), le projet de Rodolphe Weibel avec sa boucle par l'aéroport (à droite).

Grafiken: zVg