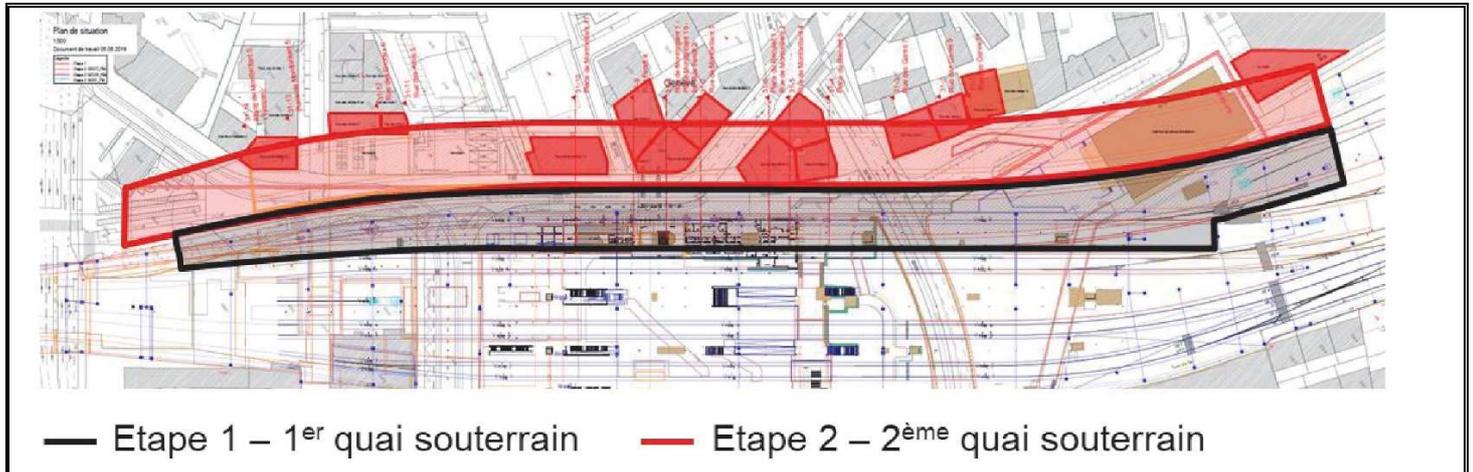


1. L'insensé fractionnement en deux étapes de l'extension souterraine de Cornavin

La solution proposée par les administrations et autorités en charge des transports à Berne et à Genève pour augmenter la capacité du nœud ferroviaire de Genève nécessite la création à Cornavin d'une gare supplémentaire, souterraine, comprenant deux quais et quatre voies.



CFF - Extension de la gare de Genève-Cornavin : une équipe au cœur du projet, HEPIA, le 20 octobre 2022

Ce plan des CFF, tout récent, montre que ces administrations et autorités prévoient de fractionner la réalisation de cette gare nouvelle en deux étapes. La 1^{ère} préserverait les immeubles du bas du quartier des Grottes, qui seraient démolis en seconde étape, **ruinant l'espoir du Collectif 500 de les préserver.**

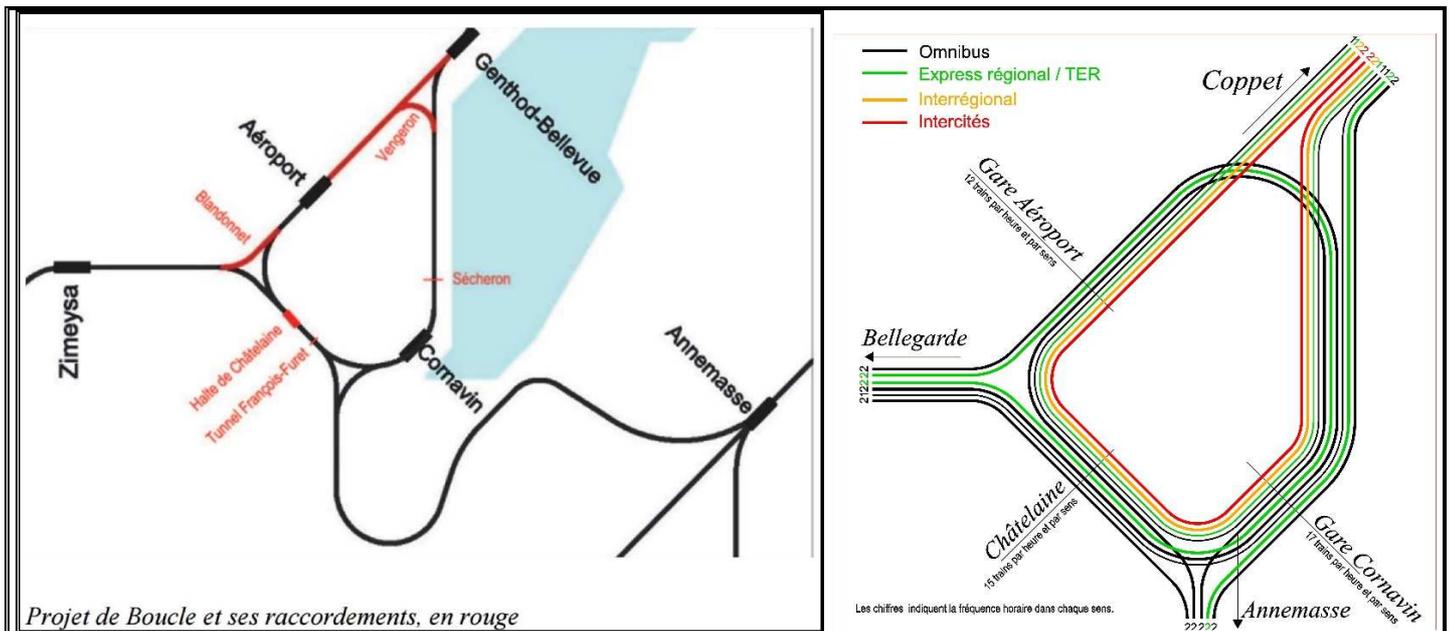
La 1^{ère} étape serait mise à l'enquête publique d'ici une année ou deux. La date de mise à l'enquête de la seconde étape, c'est un secret jalousement gardé par les autorités et administrations en charge des transports, qui craignent les réactions des habitants lorsqu'ils se rendront compte qu'ils devront subir deux titanesques chantiers se succédant à quelques années d'intervalle, de même ampleur, de même nature, au même endroit, au centre névralgique de la ville, le second nécessitant la démolition des bâtiments du quartier. **Cette omerta prouve qu'elles sont conscientes que leur réponse sincère déclencherait une ferme opposition à la réalisation de la 1^{ère} étape, entraînant l'effondrement de tout leur concept.**

Quelle folie ! Qui peut imaginer que la population acceptera de subir de pareils bouleversements ? Les procédures d'approbation des plans (enquêtes publiques) de la 1^{ère} étape obligeront ces autorités et administrations à s'engager sur la date de la mise en chantier de la seconde étape : sera-ce 4 ans après l'achèvement de la 1^{ère} étape ? 8 ans ? 10 ans ? Quelles garanties de sincérité de leur réponse seront délivrées ?

La réalisation d'une gare souterraine à Cornavin n'accroîtrait que faiblement la capacité du nœud ferroviaire de Genève. Elle n'augmenterait absolument pas la capacité de la desserte de l'aéroport, qui est limitée par le fait que la gare est en impasse : la desserte de la gare actuelle est limitée à 8 trains par heure, elle resterait limitée à 8 même lorsque la 1^{ère} étape d'extension de Cornavin serait réalisée et le resterait même lorsque la seconde étape serait également réalisée.

2. La solution qui dispense de tout chantier à Cornavin : la boucle de l'aéroport

La solution de la boucle ferroviaire de l'aéroport résoudrait durablement le problème de capacité du nœud ferroviaire de Genève : la gare de l'aéroport rendue traversante ferait que les trains qui s'y rendent depuis la Côte vaudoise peuvent ne transiter par Cornavin plus qu'une fois par visite de Genève-Aéroport et non deux fois, une fois avant de se rendre à l'aéroport, et une seconde fois en en revenant à Cornavin. C'est aussi possible depuis Annemasse et au-delà (Evian, Annecy) et depuis Bellegarde et au-delà (Lyon, Paris). La gare de Cornavin ainsi soulagée ne nécessite aucune extension.



Comme la boucle fait que les trains n'ont pas à rebrousser chemin à l'aéroport, la capacité de la gare de l'aéroport passe de 8 à 24 trains par heure. La boucle a donc deux effets majeurs : tripler la capacité de la gare de l'aéroport sans rien n'y faire, simplement et réduire d'environ 35 % le trafic qui emprunterait la gare de Cornavin sans la boucle.

La boucle fait que ni la gare de Cornavin ni celle de l'aéroport n'a besoin d'être agrandie.

Visitez les sites suivants :

<http://leblogderodolpheweibel.blogspot.com>

<https://www.gerer.ch/>