Philippe Ruchet
Avenue de la Grenade 21
1207 Genève

Genève, le 29 octobre 2026

Office fédéral des transports
Mühlestrasse 6
3063 Ittigen

Genève : gare de Cornavin, extension souterraine et difficultés de réalisation

Mesdames, Messieurs,

Dans le rapport explicatif de la procédure de consultation Transports'45, il est préconisé de **rationaliser certaines requêtes, notamment le projet LJLS à Genève** (p. 60). Parallèlement, force est de constater que la mise à l'enquête publique des plans pour l'extension souterraine de Cornavin a fait l'objet de reports successifs. À l'échéance initialement escomptée de courant 2024 a succédé un horizon fixé à fin 2027, motivé par la complexité des études à entreprendre.

En intégrant le concept LJLS, que vos services connaissent, l'extension souterraine de la gare de Cornavin pourrait offrir une importante opportunité de rationalisation pour le nœud ferroviaire de Genève, au bénéfice conjoint de la Confédération et du Canton. Je me réfère à cet égard à ma participation à la procédure de consultation « Transports'45 », ainsi qu'à mes courriers récents adressés à Messieurs Vincent Ducrot (CFF) et Pierre Maudet (Genève), qui reçoivent la présente en copie pour leur information tout en disposant déjà du fascicule explicatif annexé.

Le contexte géologique et hydro-géologique dans lequel doivent être réalisées les voies de grandes lignes 11 et 12 en souterrain (sur 420 mètres) s'avère particulièrement complexe. Le projet devra composer avec une nappe perchée et s'aligner sur la Loi fédérale sur la protection des eaux (LEaux), en articulation étroite avec le bâti existant du quadrilatère Montbrillant. De surcroît, le chantier impliquera la démolition et reconstruction du quai 4 dédié aux trains SNCF.

Ces contraintes majeures n'avaient pas été pleinement anticipées lors des études initiales ayant abouti à la Convention quadripartite du 7 décembre 2015, avant que des amendements ultérieurs ne portent l'enveloppe du chantier à plus de CHF 2 milliards. Ce glissement s'explique par **le caractère inattendu de la géologie genevoise** dans ce secteur. Pour sa part, l'association à l'origine de la réflexion (le Collectif 500) préconisait plutôt une solution RER en provenance de Lancy-Pont-Rouge (cf. rapport du Grand Conseil genevois M 2059-A, mai 2014, pp. 27 et suiv.).

Le précédent de la gare de Lausanne illustre la pratique de votre Office lorsqu'une clarification s'impose en cours de processus. Il est ainsi loisible de voir l'OFT requérir les compléments pour garantir une pesée d'intérêts et une pondération de facteurs optimales.

De nombreuses études préalables de variantes pour Cornavin – avec un tracé à -17 mètres (dans la nappe perchée) ou à -30 mètres (dans la molasse rouge) – sont déjà disponibles. Leur inventaire permettrait de développer **des scénarios comparatifs à la lumière des risques désormais identifiés.** Cela autoriserait également de valoriser les ressources significatives que le canton de Genève entend consacrer à son développement ferroviaire à travers sa Diamétrale régionale centrée (Aéroport2–Nations–Cornavin–PontRouge–Cherpines–Bernex d'env. 14 km).

Dans l'optique de l'horizon 2040/45, le calendrier actuel offre des opportunités exceptionnelles : le nœud ferroviaire genevois bénéficie d'une vraie constellation inédite.

Restant bien volontiers à votre disposition en tant que de besoin, je vous prie de recevoir, Mesdames et Messieurs, mes salutations les meilleures.

Philippe Ruchet

Annexe et copies mentionnées