Philippe Ruchet
Avenue de la Grenade 21
1207 Genève

Genève, le 12 novembre 2026

Monsieur Vincent Ducrot
CEO CFF SA
Chemins de fer fédéraux suisses CFF
Hilfikerstrasse 1
3000 Berne 65

Monsieur le Conseiller d'État
Pierre Maudet
DSM : dpt santé & mobilités
Rue de l'Hôtel-de-Ville 14
Case postale 3918
1211 Genève 3

Ext. sout. Cornavin : opportunité de redéploiement, copie de m/courrier à l'OFT

Messieurs.

Je me réfère à mes courriers des 15.10 (CFF) et 20.10.26 (Genève). **L'extension souterraine de la Gare de Cornavin à Genève pourrait offrir une importante rationalisation pour le noeud ferroviaire de Genève avec des bénéfices pour la Confédération et le Canton.**

Vous n'ignorez pas le contexte difficile de nappe perchée dans lequel devront se réaliser le projet actuel EA2025 des 2 voies d'extension souterraine de la Gare Cornavin sur 420 mètres. Puis-je vous renvoyer aux normes SIA 118/198 et CAN 267 quant aux chiffrement des imprévus ? L'expérience de la réalisation du CEVA a enseigné combien les recours pouvaient entraîner de retards et de coûts. Difficulté supplémentaire, il faudra compter ici avec les rigoureuses prescriptions de la Loi fédérale sur la protection des eaux (LEaux) en liaison avec le bâti du quadrilatère Montbrillant. Pour le surplus, le chantier impliquera la démolition/reconstruction du quai 4 des trains SNCF, signifiant l'abandon de la stratégie initiale d'une construction en régie.

Le Canton de Genève a informé les CFF et l'OFT sur son projet de liaison ferroviaire Jura-Léman-Salève. Sa première version préconisait une exécution RER/LEXbis que nous limitons (pour cause de priorisation d'investissement) à un itinéraire Aéroport2 - Nations - Cornavin - Lancy Pont-Rouge - Cherpines - Bernex avec 2 tronçons à bâtir pour un total d'une douzaine de kilomètres. La réflexion comportait aussi une variante FORTA/LJLS ultérieure donc sujette à participation cantonale. A cet égard, l'art. 58b LCF permettant aux cantons de financer des mesures supplémentaires PRODES autoriserait une infrastructure RER/LEXbis le cas échéant.

Le comité de pilotage de la LJLS a établi qu'une réalisation dans la molasse rouge (à -30 mètres environ) serait la bonne stratégie de construction/exploitation. **Ces faits nouveaux par rapport aux éléments connus en 2015 s'agissant des définitions actuelles quant aux futures voies 11 et 12 présentent des opportunités exceptionnellement accrues. Des études pourraient être entreprises à cet égard quant aux potentiels d'ouvertures vers Saint-Julien, Annecy, la Transalpine Lyon-Turin et le sillon alpin vers Grenoble et Valence TGV.**

L'approbation des plans par l'OFT relève d'un dossier d'études exigeantes. Ainsi, dans le rapport explicatif de la procédure de consultation Transports'45, il est préconisé de ne pas manquer les claires opportunités de rationaliser certaines requêtes, notamment le projet LJLS à Genève (p. 60). Le précédent de la gare de Lausanne illustre la pratique administrative lorsqu'une adaptation s'impose en cours de processus. Vous comprendrez ma démarche auprès de l'OFT à ce sujet et mon initiative de vous en informer à cet égard.

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 mentionnée