

**Dans le courrier des lecteurs de la Tribune de Genève  
édition du jeudi 7 janvier 2021**

**Cornavin souterrain,  
composante majeure de la vision ferroviaire vaudoise**

La Julie de lundi 4 traite de l'extension souterraine de Cornavin en omettant de préciser l'essentiel. Il s'agit d'une infrastructure de toute première importance pour notre réseau ferroviaire suisse. Un exemple parmi d'autres ?

Le site [tdg.ch](http://tdg.ch) rapporte en date du 4 juin 2020 la vision ferroviaire vaudoise pour 2050 avec une ligne nouvelle entre Lausanne et notre Aéroport pour nos grandes lignes. Ainsi, Cointrin serait alors gare de transit et Cornavin redeviendrait le terminus des IC et IR comme jadis. Les 4 voies en souterrain à loger sous la Place Montbrillant le permettraient.

De leur propre initiative, les ingénieurs de Bonnard et Gardel avait émis en 1988 la recommandation d'une ligne nouvelle entre Genève et Mâcon (soit le Barreau Sud). Ils avaient trouvé un financement conditionnel. Ce qui semblait pharaonique à l'époque devient aujourd'hui envisageable avec la réhabilitation désormais achevée des Carpates.

Il suffirait pour cela de percer un tunnel de 17 km entre Châtillon-en-Michaille (sur la ligne du Haut-Bugey) et Saint-Jean-de-Gonville (Pays de Gex, à relier à l'Aéroport). Cette double réalisation permettrait d'obtenir un gain de 30 minutes environ entre Paris et Lausanne via l'Aéroport (3h10 au lieu de 3h40), laissant les 2 Lausanne-Vallorbe-Dijon quotidiens aux TER (au lieu du TGV) comme entre Bâle et Strasbourg (des TER200 à la demi-heure aux pics de trafic) ou Genève et Lyon (des TER Auvergne-RhôneAlpes de 12 circulations quotidiennes par sens).

*Philippe Ruchet*