

Conférence – débat

au CUI – Batelle

5, rue de Drize, Rondeau de Carouge

jeudi xx.abcd.2014 à hh.mm

La Coopérative social IN3 à Genève

vous invite à

**une conférence,
qui sera suivie d'un débat puis d'une discussion**

Sujet :

Genève Route & Rail

Un projet original de résolution des problèmes de mobilité de
l'agglomération genevoise

présenté par

Monsieur Rodolphe Weibel

Lausanne,

ingénieur diplômé de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne

Participant au débat :

.....

L'auteur de l'étude

.....

.....

Cette table ronde (?) mise sur pied à l'initiative de **social IN3** a été organisée avec la collaboration des personnes et organismes suivants, **qui expriment sous cette forme leur souhait de voir la proposition de Monsieur Weibel débattue, et étudiée avec soin :**

L'auteur de l'étude

Madame Yvonne Gustafson, à Anières

La SISR - Section romande de l'Association Suisse d'Informatique

....

....

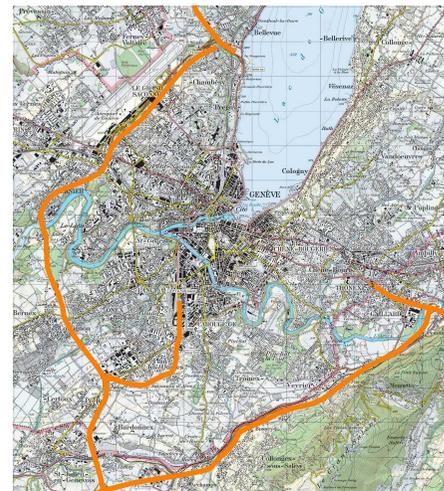
....

Genève Route & Rail

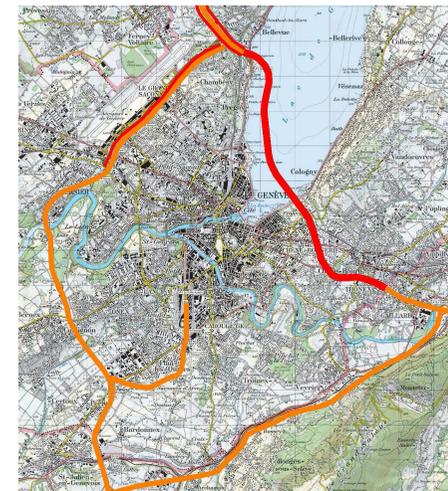
**A travers le Lac, dans toute la région :
un réseau, un seul, homogène**

Les autoroutes de ce réseau

Aujourd'hui : incomplet

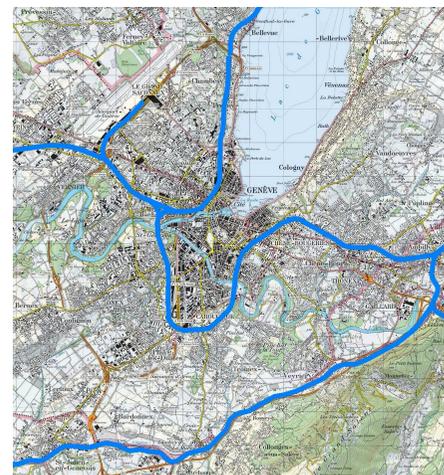


Demain : un périphérique complet

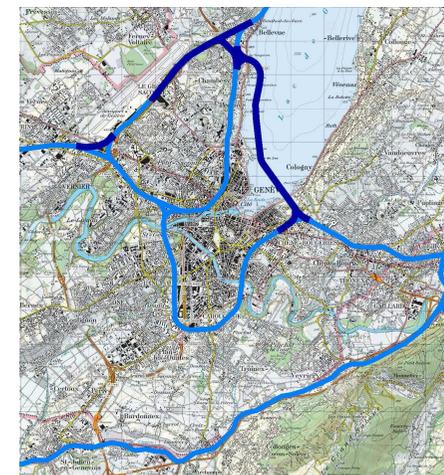


Les lignes de chemin de fer de ce réseau

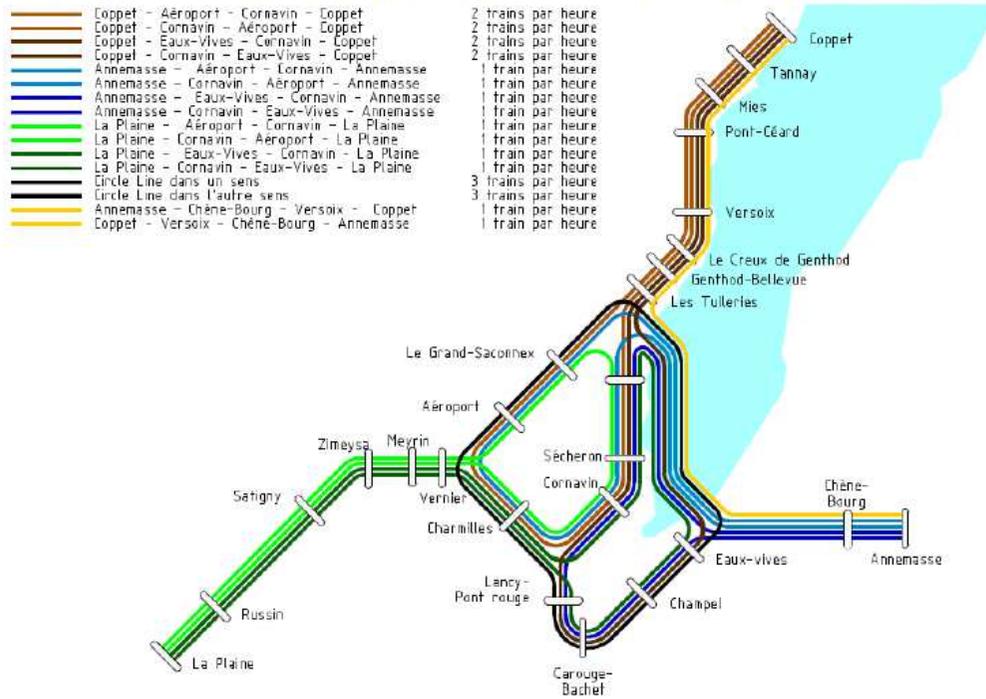
Aujourd'hui: des lignes rayonnantes



Demain : un réseau maillé



Une desserte ferroviaire finement répartie, dans le temps et dans l'espace



Le maillage ferroviaire résout les problèmes de capacité des gares de Cornavin et de l'Aéroport

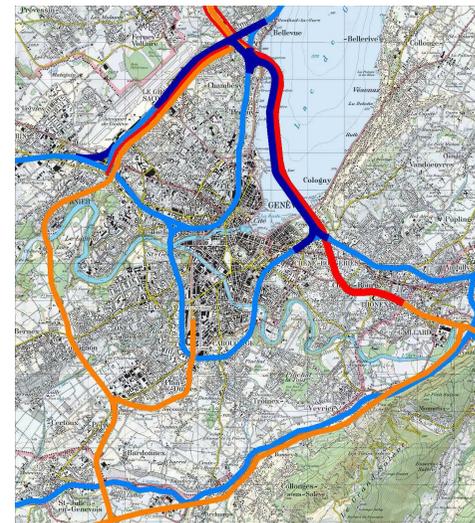
Le maillage du réseau ferroviaire permet d'atteindre tout point du réseau par deux trajets distincts au moins. Pour être atteint à une fréquence donnée, par exemple 4 par heure, il suffit de deux trains par un trajet, et de deux trains par l'autre, alors que sans maillage, il faudrait 4 trains par sens. Le maillage réduit de moitié la charge par le réseau métropolitain des lignes et des gares, celle de Cornavin en particulier.

Le prolongement de la ligne de chemin de fer au-delà de l'Aéroport et son raccordement à la ligne partant vers Lausanne ont été envisagés depuis la création de la gare de Genève-Aéroport. Elle a été conçue dans cette perspective. Ce si évident raccordement permet d'éviter de lourds investissements: il est temps de le réaliser. Les trains Interregions et Intercités effectueront systématiquement la boucle dans le sens des aiguilles de la montre (d'abord Cornavin, ensuite Aéroport). De ce fait, la gare de Cornavin est déchargée de la moitié de ce trafic, et l'exploitation de celle de l'Aéroport se simplifie considérablement. Les gares de Cornavin et de l'Aéroport, dans leur état actuel, ont une capacité suffisante.

Les Atouts

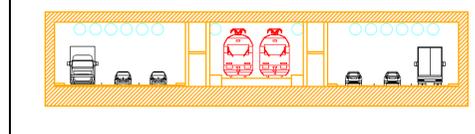
- Une traversée routière de la rade
- Une traversée ferroviaire de la rade
- Une construction facile, usuelle, et sûre
- Un raccordement sans détour des réseaux autoroutiers français et suisse, susceptible de rallier les autorités fédérales
- Un raccordement sans détour des réseaux ferroviaires français et suisse
- Un réseau ferroviaire complet et cohérent
- Un réseau autoroutier complet et cohérent
- Un réseau de transport homogène
- Un projet concret, réalisable à bref délai
- Une économie de près de trois milliards

Route & Rail ensemble

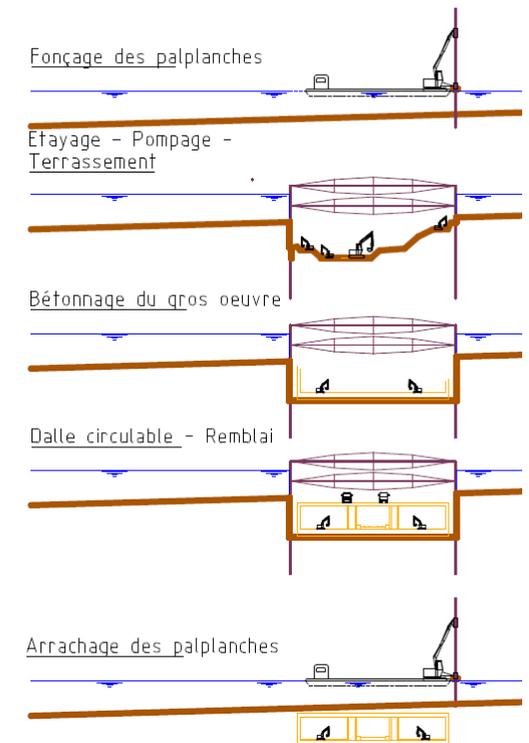


Lac de Genève

Fond du lac



Un projet concret



Le Dossier technique :

<https://sites.google.com/site/geneverailroute/etude>