

Le raccordement ferroviaire Cornavin–Cointrin

R. Nieth, Genève

Le raccordement ferroviaire de l'aéroport de Genève a été mis en service le 31 mai 1987. Après sept mois d'exploitation, les résultats obtenus montrent que l'investissement des CFF est rentable.

A l'avenir, les chemins de fer sont encore appelés à se développer dans la région genevoise. Des solutions sont d'ores et déjà envisagées pour faire face au développement du trafic voyageurs.

R. N.

Le 31 mai 1987 a eu lieu la mise en service du raccordement CFF à l'aéroport de Genève, dont les premiers projets remontent à un demi-siècle! C'est en effet avant la dernière guerre qu'une telle idée fut évoquée pour la première fois.

Après plusieurs projets et variantes de navettes, c'est finalement en 1976 qu'il fut définitivement décidé d'abandonner cette option, au profit du prolongement de la double voie de la ligne Genève–Lausanne jusqu'à l'aéroport. Cette solution permet aux usagers d'atteindre ainsi la majeure partie des grandes villes et régions du pays ou, en sens inverse, d'atteindre l'aéroport intercontinental de Genève, sans changer de train à Genève-Cornavin (illustration 1).

Outre les avantages qu'une telle liaison représente pour la Suisse romande en général, tant sur le plan touristique qu'économique, l'impact sur les activités locales est d'importance puisque six minutes seulement suffisent à relier l'aéroport au centre-ville.

Les travaux de construction de cette nouvelle liaison, longue de 6 km, ont débuté en 1982. Le tracé emprunte sur 3,5 km, soit jusqu'à la bifurcation de Châtelaine, l'ancienne double voie de la ligne Genève–Lyon, d'où une nouvelle double voie de 2,5 km (illustration 2) a dû être entièrement créée jusqu'à la gare terminus de Genève-Aéroport (illustration 3).

Cette dernière, en grande partie souterraine, est conçue sur quatre niveaux, à savoir, de bas en haut:

- le niveau de traitement des bagages,
- le niveau des voies et des quais,
- l'étage de liaison au niveau arrivée de l'aérogare,
- l'étage de liaison au niveau départ de l'aérogare.

Au-dessus du niveau des voies, une galerie marchande, composée d'une vingtaine de commerces, dont deux restaurants, contribue à animer, sept jours sur sept, de 8 h à 20 h, cette nouvelle gare moderne et fonctionnelle.

Un parking de plus de 600 places est à la disposition du public et des usagers du chemin de fer, notamment. A quelques centaines de mètres de la gare, le Palais des expositions, dont l'importance économique pour le Canton de Genève n'est plus à démontrer, est aisément accessible par un cheminement piétonnier spécialement aménagé. La gare de Genève-Aéroport constitue un terminus et une tête de ligne pour plus de 100 trains directs et intercitys qui, chaque jour, circulent, dans chaque direction, sur ce nouveau tronçon.

Rodolphe Nieth, ingénieur EPF, est Chef de la section de construction des CFF à Genève.

L'investissement de 280 millions de francs environ qu'a nécessité cette réalisation a été réparti entre la Confédération (41 %), le Canton de Genève (6 %) et les CFF (53 %).

Les prévisions de 1978 concernant la fréquentation de la ligne, qui se fondaient alors sur une estimation de l'évolution du trafic des aéroports suisses jusqu'en 1990, se sont avérées réalistes après les sept premiers mois d'exploitation. En effet, il est vraisemblable que plus de deux millions de voyageurs par an emprunteront cette nouvelle liaison ferroviaire.

Le trafic à moyenne et à longue distance (Lausanne et au-delà) est plus important que prévu. Cette constatation met en évidence le bien-fondé du choix d'un véritable raccordement au réseau ferroviaire suisse. Le trafic local, en revanche, progresse plus lentement que souhaité. Mais on peut raisonnablement prévoir un essor plus conséquent, lorsque les Genevois auront réellement pris conscience des avantages pratiques que leur offre aujourd'hui le train pour leurs déplacements entre le centre-ville et la région aéroportuaire.

Les résultats réjouissants déjà obtenus montrent non seulement que les CFF, compte tenu de la participation financière des pouvoirs publics à la construction, seront à même de couvrir leurs propres coûts annuels, mais qu'il feront du bénéfice avec ce nouveau tronçon de ligne.

L'avenir

La réalisation du raccordement ferroviaire à l'aéroport, qui a mobilisé les énergies de centaines d'hommes durant huit années, ne doit, toutefois, pas faire oublier l'avenir et les développements inéluctables qui auront lieu, à plus ou moins long terme, en matière de transport en commun. En effet, au seuil du 21^e siècle, les chemins de fer devront faire face à l'augmentation de l'offre voyageurs prévue par la conception «Rail 2000», approuvée par la votation populaire fédérale du 6 décembre 1987, et au développement du trafic régional, notamment celui du trafic pendulaire.

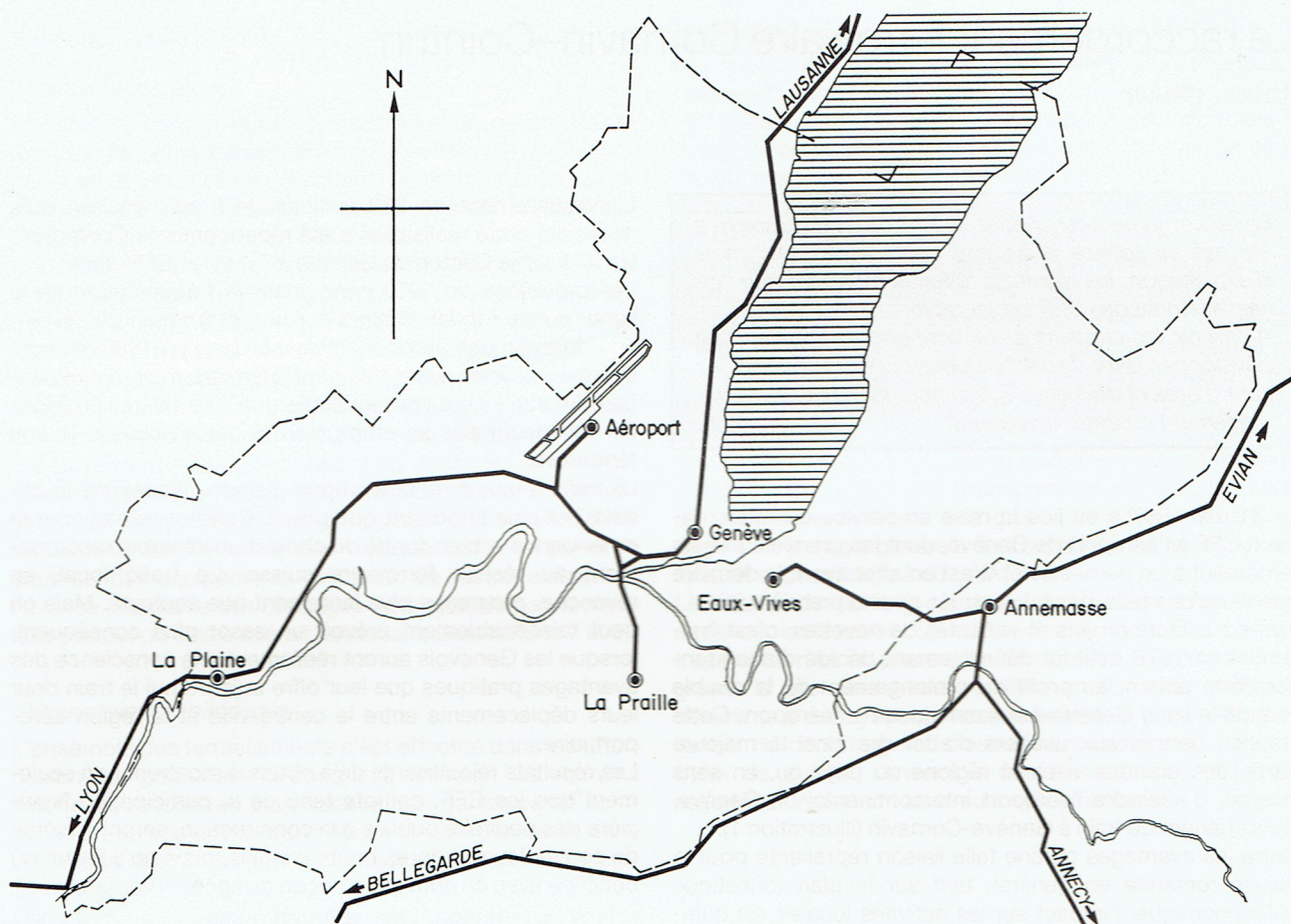
Rail 2000

L'accroissement de trafic généré par cette conception nécessitera, en ce qui concerne la région genevoise, l'augmentation des capacités de la ligne Lausanne–Genève, de la gare de l'aéroport et de celle de Cornavin. A cet effet, les solutions qui semblent être les plus rationnelles en l'état des études sont les suivantes:

- La boucle est réalisée à l'extrémité de la ligne Lausanne–Genève par le prolongement des voies de l'aéroport jus-

Der Bahnanschluss von Genf Flughafen wurde am 31. Mai 1987 in Betrieb genommen. Nach sieben Monaten Dienst zeigen die Ergebnisse, dass sich diese Investition der schweizerischen Bundesbahnen gelohnt hatte. In der Zukunft sind die Bundesbahnen aber verpflichtet sich in der Region Genf noch mehr zu entwickeln. Die Möglichkeiten für eine Entwicklung des Reiseverkehrs sind heute aber schon vorhanden.

R. N.



1: Réseau ferroviaire de la région genevoise.

qu'à Bellevue. Tout le tracé est souterrain, à l'exception de la jonction à Bellevue.

- De Bellevue, une troisième voie est construite jusqu'à Gland, voire au-delà (illustration 4).

Certains trains directs et intercitys en provenance de Lausanne transiteraient d'abord par la gare de l'aéroport pour atteindre Cornavin, d'où ils repartiraient selon le même itinéraire. Cette circulation est intéressante à plus d'un titre. En effet, avec la mise en service de l'autoroute de contournement, le centre de la partie du canton situé sur la rive gauche du Rhône sera à moins de dix minutes en voiture de la gare de Genève-Aéroport. Etant donné qu'il faut plus de temps pour accéder à Cornavin, que les possibilités de parking sont grandes à l'aéroport et que le temps de parcours Aéroport-Lausanne serait inférieur d'une minute à la durée du trafic actuel Cornavin-Lausanne, il ne fait nul doute qu'un nouveau trafic ferroviaire serait induit par une circulation des trains de ce type. En outre, Genève-Aéroport deviendrait une gare de passage et sa capacité s'en trouverait améliorée de façon importante.

La gare de Genève-Cornavin retrouverait, quant à elle, sa vocation de gare terminus et tête de ligne pour ce trafic et, par-là même, de nombreux avantages inhérents à l'entretien et au nettoyage du matériel roulant, aux manœuvres et aux modifications des compositions des trains, etc. Il est bien entendu que des trains directs et intercitys, notamment ceux du trafic pendulaire, continueraient comme aujourd'hui à circuler directement de Lausanne à Cornavin. En outre, certains trains pourraient même emprunter la boucle dans un sens ou dans l'autre en ne s'arrêtant que deux

minutes dans les gares, Genève-Cornavin perdant ainsi pour ces trains son statut de gare terminus et tête de ligne.

La création de la boucle offrirait donc une grande souplesse d'exploitation qui permettrait d'adapter les horaires et les circulations des trains aux besoins du marché et de faire face ainsi aux exigences de l'avenir. Cette réalisation, en majeure partie souterraine nécessiterait un investissement de 180 millions de francs environ et une durée de travaux de six ans dont trois années pour les projets et leur approbation et les trois autres années pour la construction.



2: La nouvelle double voie Genève-Aéroport (source: P.-A. Vaucher).



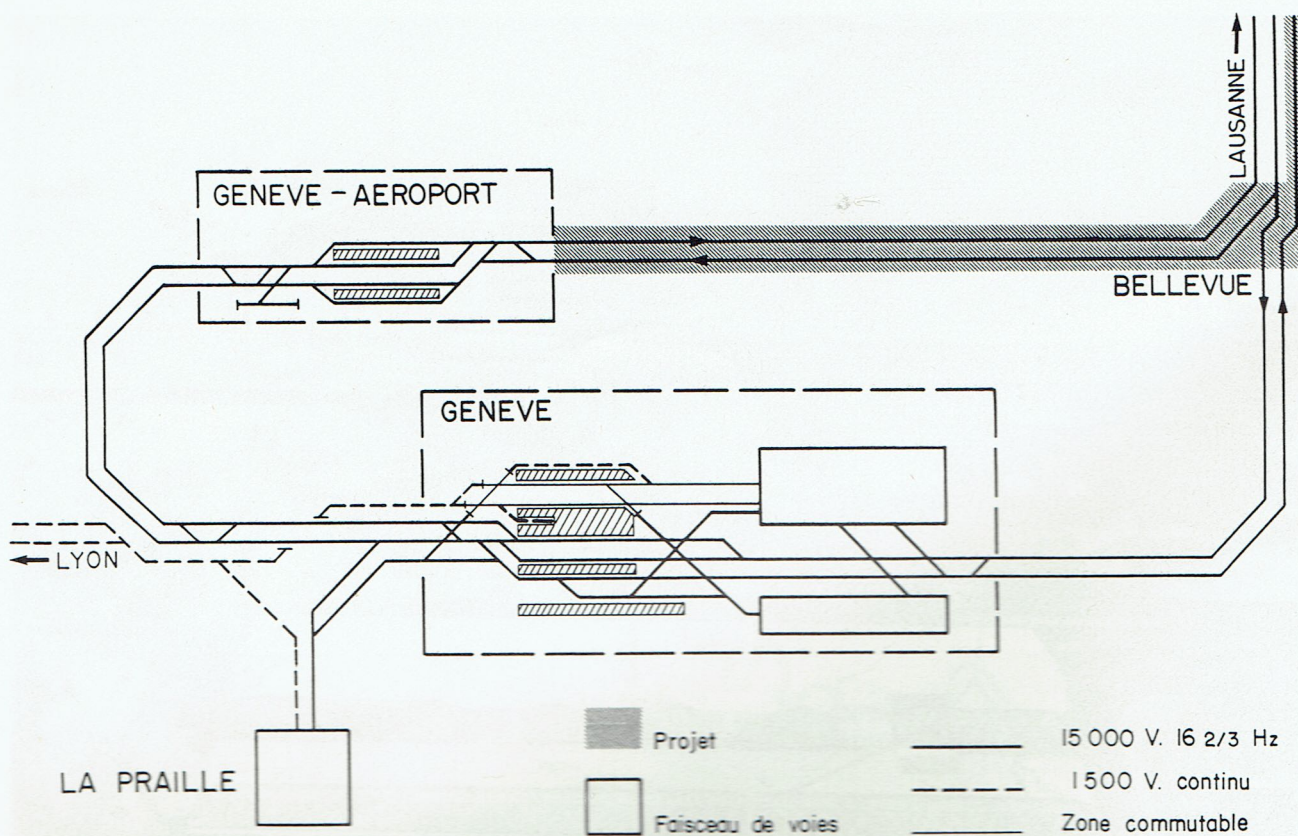
3: Gare de Genève-Aéroport (source: Brutsch & Brutsch, Genève).

Le trafic régional

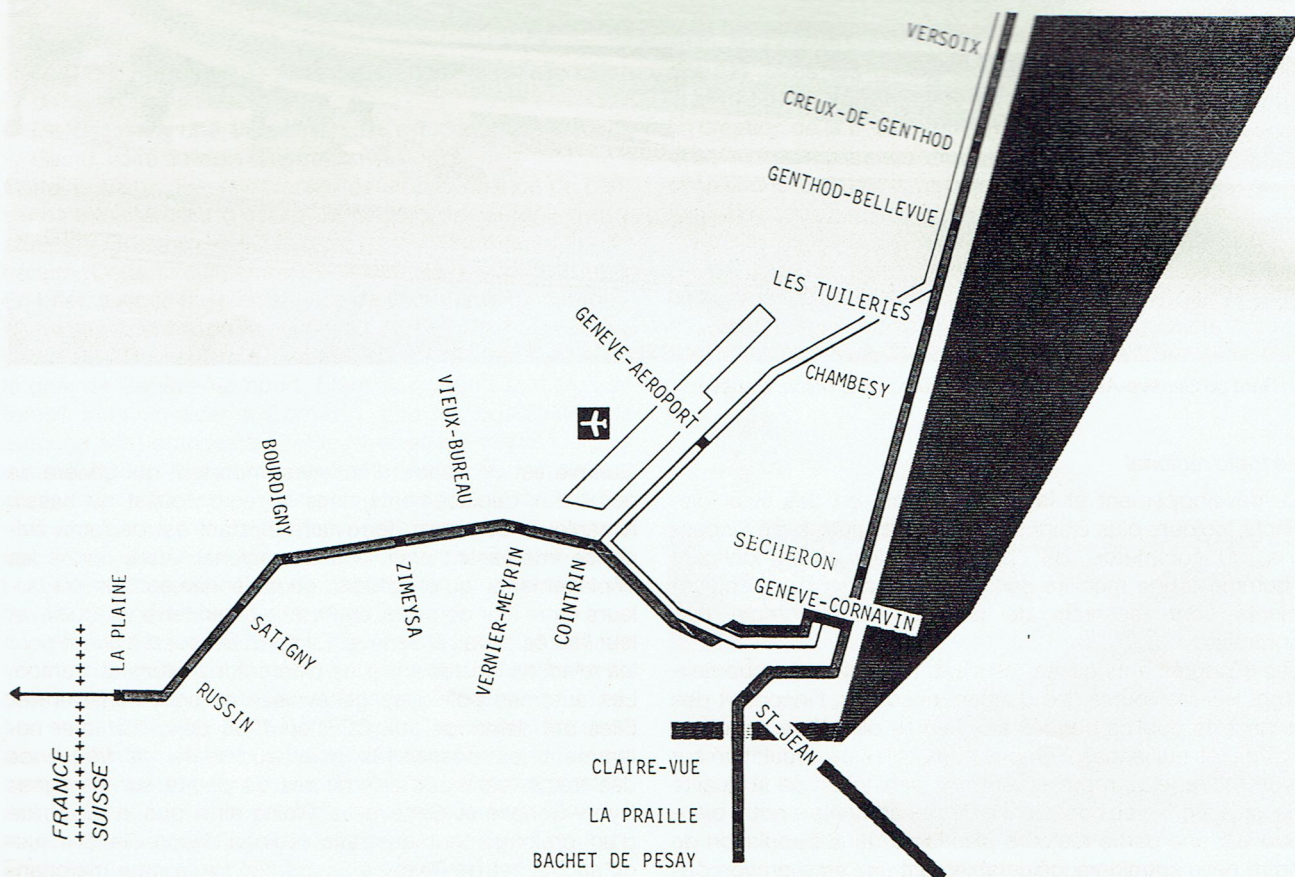
Le développement et la concentration, en des lieux distincts toujours plus éloignés les uns des autres, de l'industrie, du commerce, de l'habitat et des loisirs, obligent l'homme à une mobilité sans cesse accrue. Les déplacements sont ressentis de plus en plus comme une contrainte.

Les désagréments qui en résultent, tels que: les embouteillages sur les routes, les dangers encourus, l'inconfort des transports publics bondés aux heures de pointe, le temps perdu, les nuisances, l'emprise des voies de circulation sur le territoire, etc., représentent une diminution de la qualité de vie. La prise de conscience de ces atteintes à notre bien-être par une partie toujours plus large de la population de notre pays entraînera inéluctablement une amélioration des transports publics locaux et régionaux.

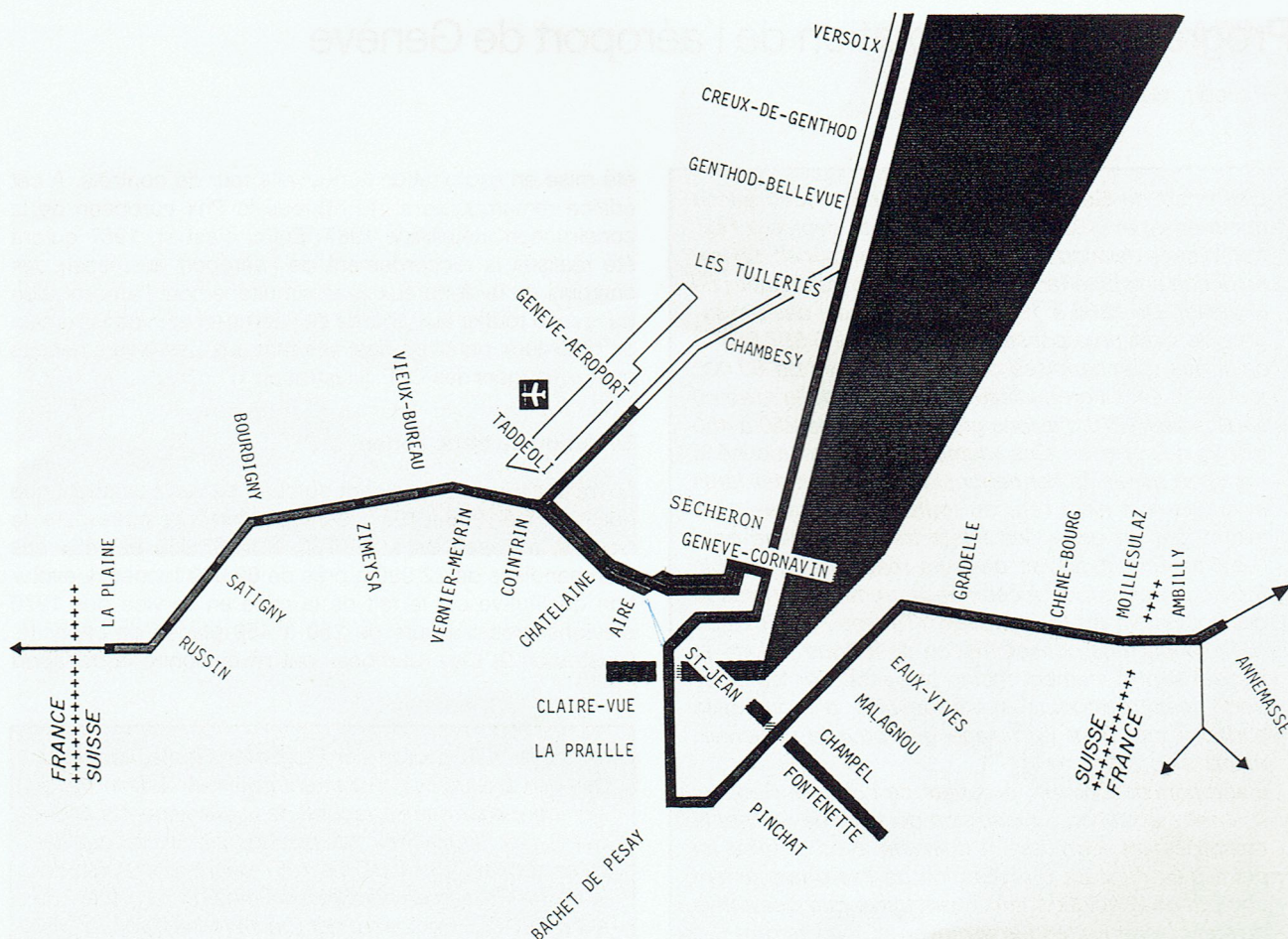
Genève est un centre d'activités important qui génère de nombreux déplacements dans la région ouest du bassin lémanique. Le réseau ferroviaire existant est de toute évidence intéressant pour le trafic régional, étant donné les déplacements qu'effectuent quotidiennement les travailleurs entre leur domicile, en France ou en terre vaudoise, et leur lieu de travail à Genève. L'intérêt est aussi évident pour les relations locales entre les différentes régions du canton. Les autorités politiques genevoises en sont conscientes. Elles ont demandé aux CFF, en 1985 déjà, d'étudier notamment les possibilités pour augmenter la fréquence des trains régionaux aux heures de pointe sur les lignes Nyon-Genève et Genève-La Plaine ainsi que la faisabilité d'un prolongement du trafic régional Nyon-Genève jusqu'au Bachet-de-Pesay à l'extrémité de la gare marchandise de La Praille.



4: Plan schématique des voies envisagé pour l'avenir.



5: Réseau régional prévu à court terme.



6: Réseau express régional (RER) envisageable à l'avenir.

Ces études sont en cours. Entre Nyon et Genève, il faudra augmenter la capacité de la ligne pour introduire des trains régionaux supplémentaires. La réalisation de la troisième voie précitée devrait satisfaire à cette exigence. Sur la ligne Genève-La Plaine (Lyon), deux navettes par heure, c'est-à-dire une de plus qu'aujourd'hui, pourront circuler aux heures de pointe sans amélioration du tracé des voies.

Le prolongement du trafic régional Nyon-Genève jusqu'au Bachet-de-Pesay sera possible en apportant quelques modifications aux installations existantes. Il est envisagé de combiner ce trafic avec une circulation de navettes entre la halte prévue au Bachet-de-Pesay et une halte dite de «Sécheron» à créer au nord des installations ferroviaires de Cornavin. Ces haltes seront reliées à des parkings offrant ainsi la possibilité aux automobilistes, venant du nord par l'autoroute et la route cantonale de Lausanne ou de France par Saint-Julien, de renoncer à utiliser leur voiture pour pénétrer au centre ville. Il faut savoir que ces haltes ainsi que celles prévues entre deux seront toutes reliées aux transports publics genevois.

Il faut compter sept ans, y compris les études, et un investissement de 70 millions environ pour réaliser le prolongement du trafic régional jusqu'au Bachet-de-Pesay (illustration 5).

A plus long terme, la liaison ferroviaire entre Le Bachet-de-Pesay et la gare des Eaux-Vives est envisagée. Le tracé serait souterrain, à l'exception de la traversée de l'Arve qui

est prévue en viaduc. Le coût de cette liaison, estimé à 500 millions de francs environ, devrait être partagé à parts égales entre la Confédération, le Canton de Genève et les CFF, pour autant que la convention qui régit cette péréquation (passée en 1912 entre la Confédération et le Canton de Genève) s'avère toujours valable du point de vue juridique. Ce point est en cours d'analyse.

Une telle réalisation nécessiterait une douzaine d'années. Elle permettrait de relier le réseau ferroviaire suisse à celui de la Haute-Savoie. Un réseau express régional (RER) s'étendant de Nyon jusqu'à Annemasse, voire au-delà jusqu'à Evian, Annecy et La Roche-sur-Foron pourrait être envisagé, de même que des liaisons directes entre l'aéroport et les stations savoyardes (illustration 6).

Il est évident que les extensions du réseau ferroviaire seront décidées et planifiées de façon coordonnée avec le développement de l'ensemble des transports publics.

Conclusion

Les considérations précitées montrent à l'évidence que le chemin de fer tient une place importante dans la région genevoise et qu'il est encore appelé à se développer pour satisfaire, en harmonie avec les autres moyens de transport, les besoins du 21^e siècle.