

Genève – La boucle ferroviaire de l'aéroport

Les ouvrages de la boucle

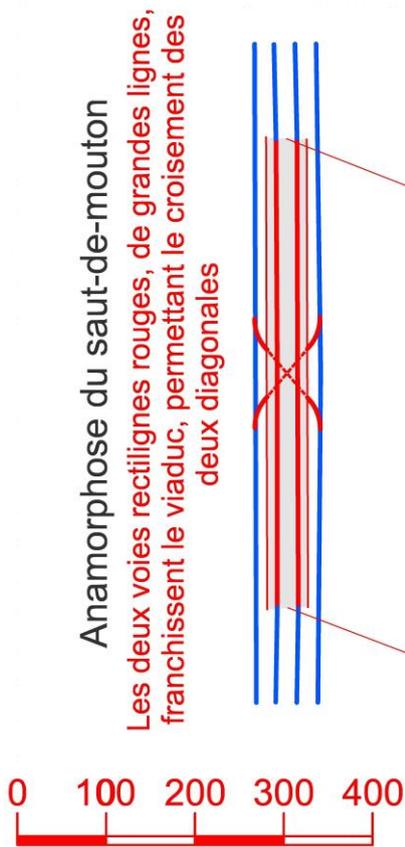
Coût et description

Les descriptions des ouvrages se succèdent en suivant le tracé de la boucle, commençant à l'Avenue de La Paix, se poursuivant à Cornavin, Châtelaine, Aéroport, Bellevue, puis reviennent à Chambésy. Entre Chambésy et Sécheron, aucun ouvrage n'est envisagé.

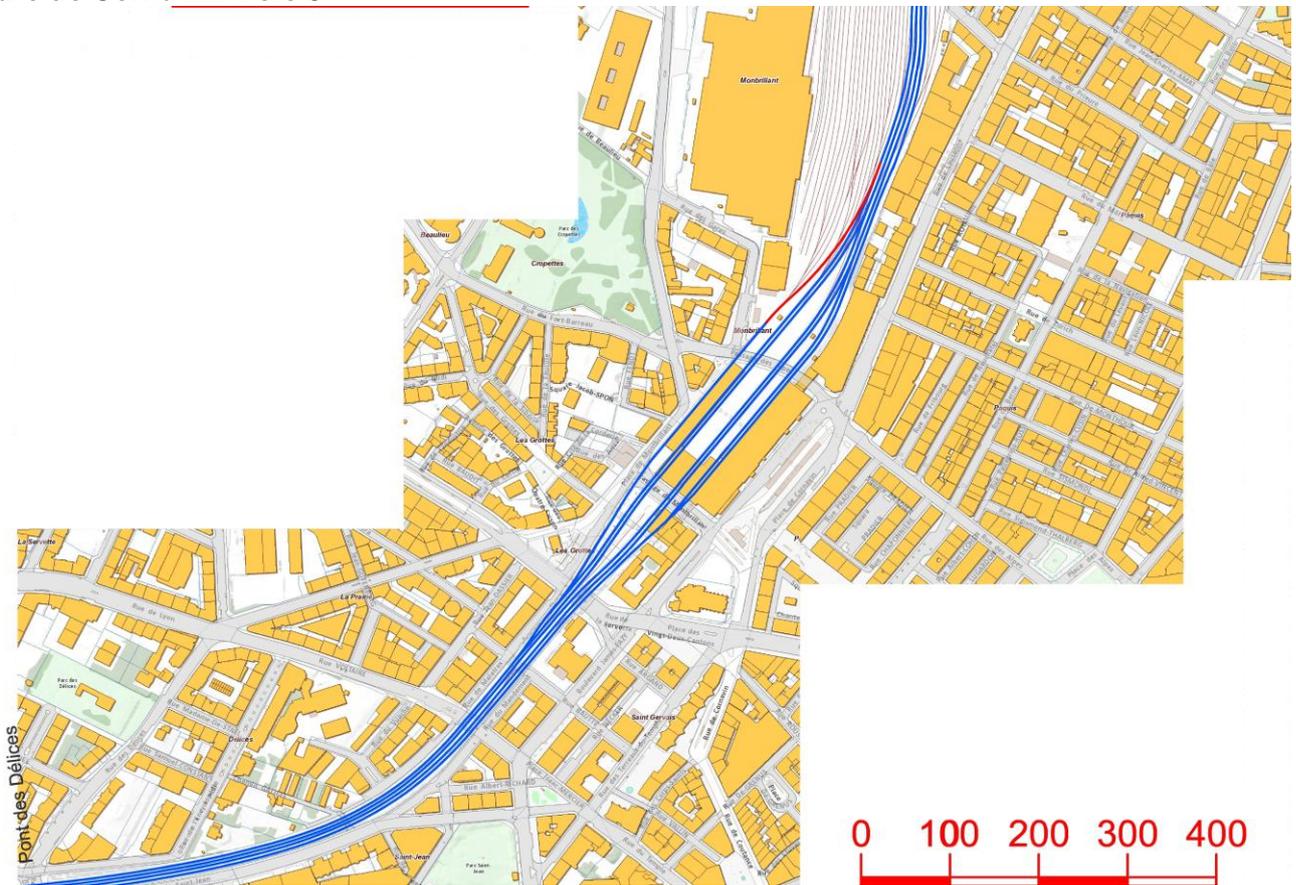
Coût des ouvrages de la boucle - Mise à jour

<i>Ouvrages nécessaires à l'extension de capacité du noeud ferroviaire de Genève. La boucle est fonctionnelle pour le trafic Côte vaudoise - Genève</i>		
Saut-de-mouton Châtelaine	52 millions	
Ripage Voie Vernier	22 millions	
Raccordement Blandonnet	190 millions	
Tronçon nouveau Aéroport - Halte Genthod-Bellevue	417 millions	
Raccordement Vengeron Bois des Pins-Chambésy	133 millions	
	813 millions	813 millions
<i>Ouvrages complémentaires permettant l'extension du réseau régional (passage Rive gauche-La Plaine/Aéroport, boucle Vernier-Aéroport-Cornavin-Vernier et boucle Jonction-Aéroport-Cornavin-Jonction)</i>		
Saut-de-mouton Sécheron	74 millions	
Modification tracé Voie 8 Cornavin est	15 millions	
Ripage à la bifurcation Saint-Jean	9 millions	
Saut-de-mouton Jonction	83 millions	
Saut-de-mouton Furet-Charmillles	48 millions	
4ème voie Châtelaine Charmilles-Bifurcation Vernier	31 millions	
	186 millions	186 millions
Coût total des ouvrages		999 millions

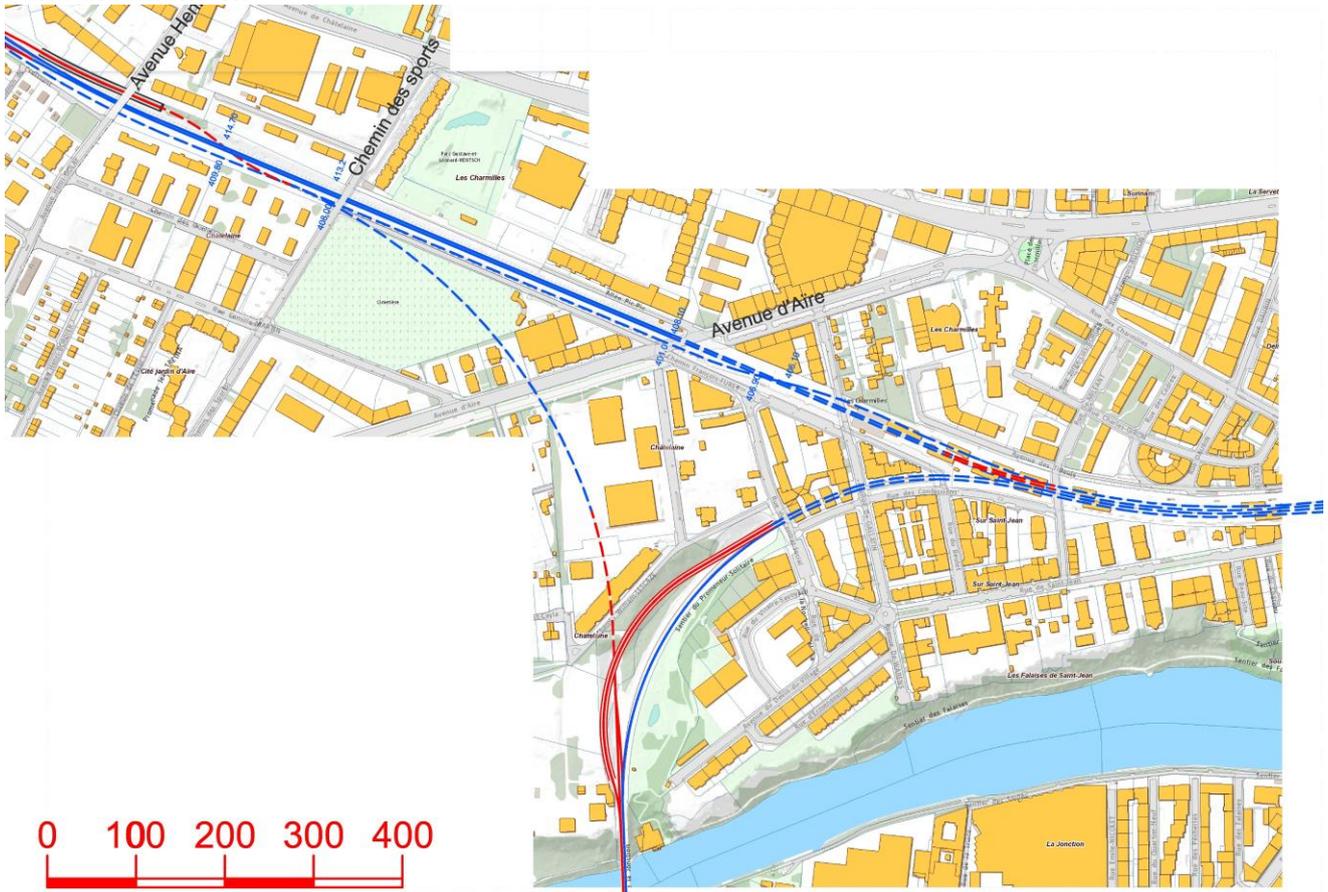
Saut-de-mouton de Sécheron



Gare de Cornavin. Voie 8

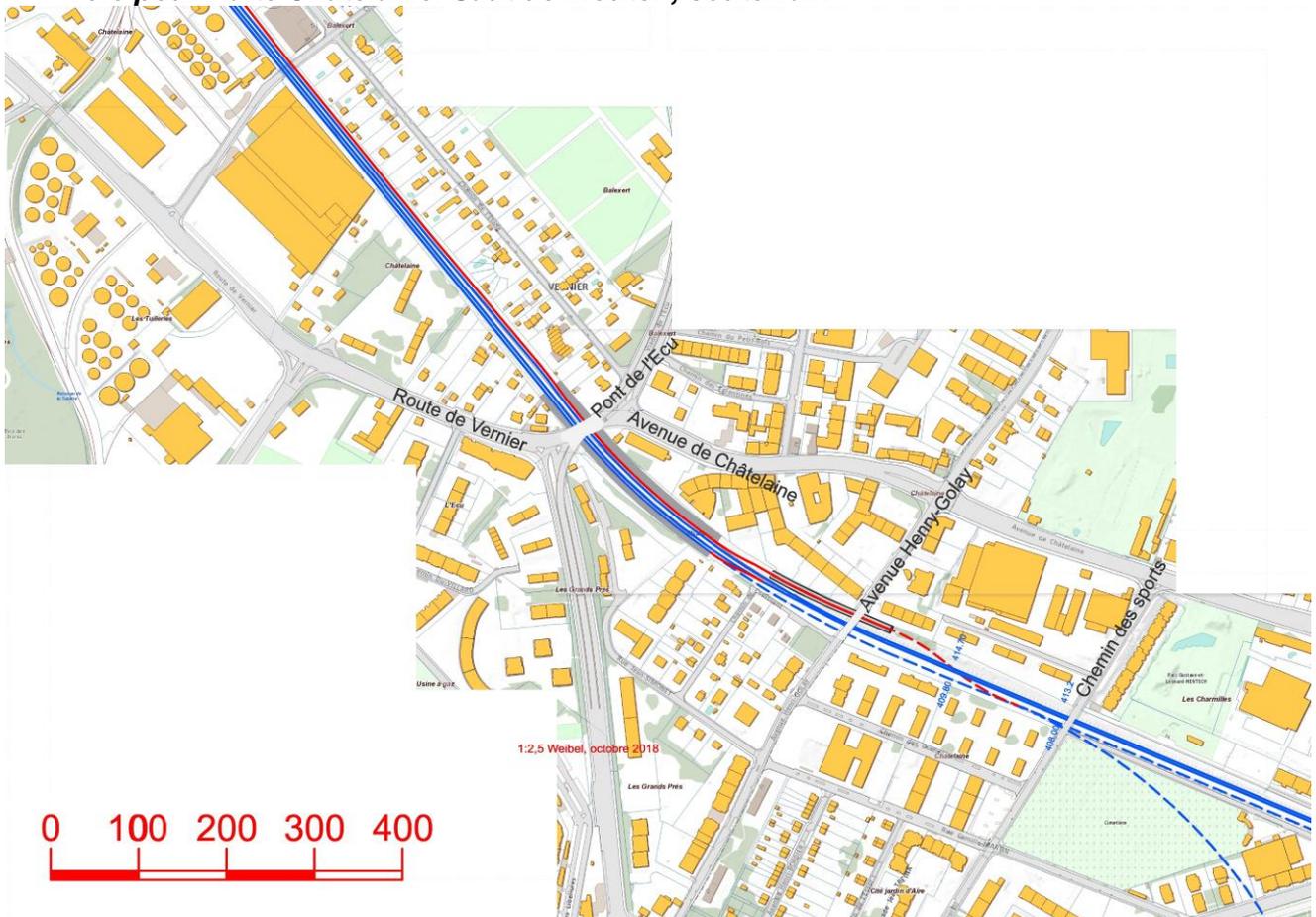


Triangle de Saint-Jean. Bifurcation de St-Jean sans cisaillement. Bifurcation de La Jonction sans cisaillement

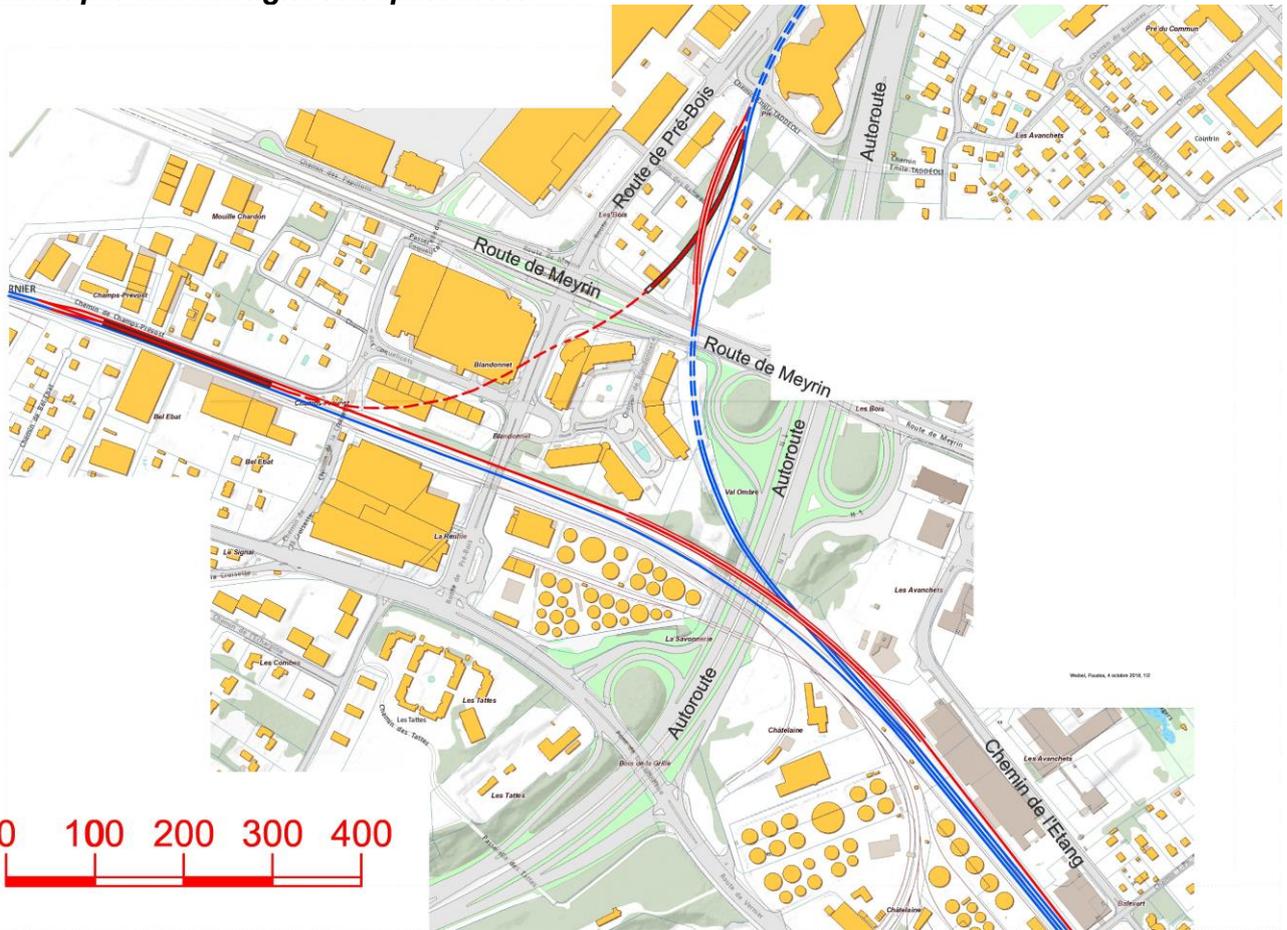


A la bifurcation de Saint-Jean, une modification réalise la séparation complète des deux trafics Cornavin - Châtelaïne d'une part, Cornavin - Lancy d'autre part. Le saut-de-mouton de la voie « française » devient voie de service.

4^{ème} voie pour Halte Châtelaïne. Saut de mouton, souterrain

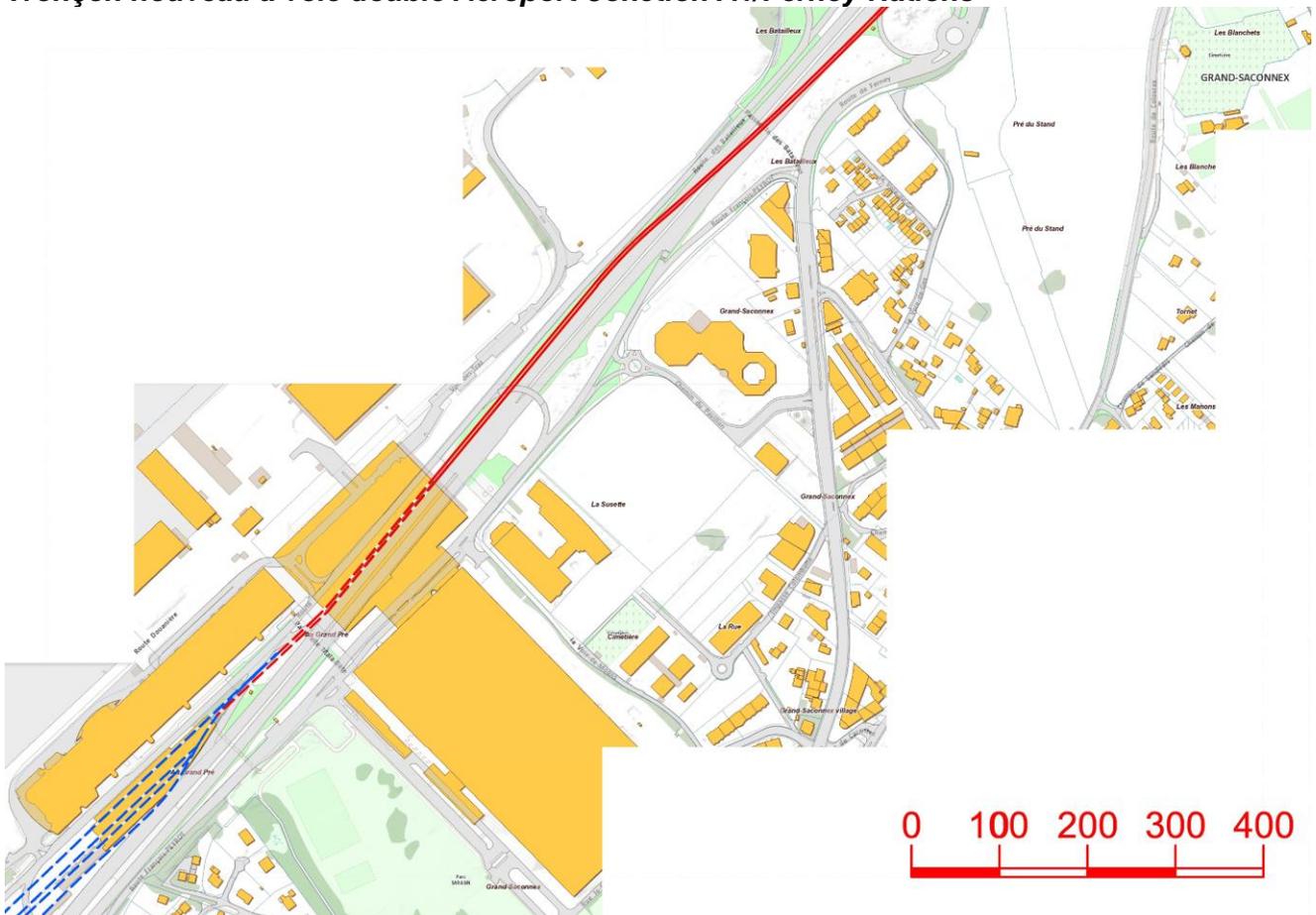


Triangle de Blandonnet. Voie nouvelle unique, deux extrémités sans cisaillement. Saut de mouton par-dessus ligne Aéroport et A1



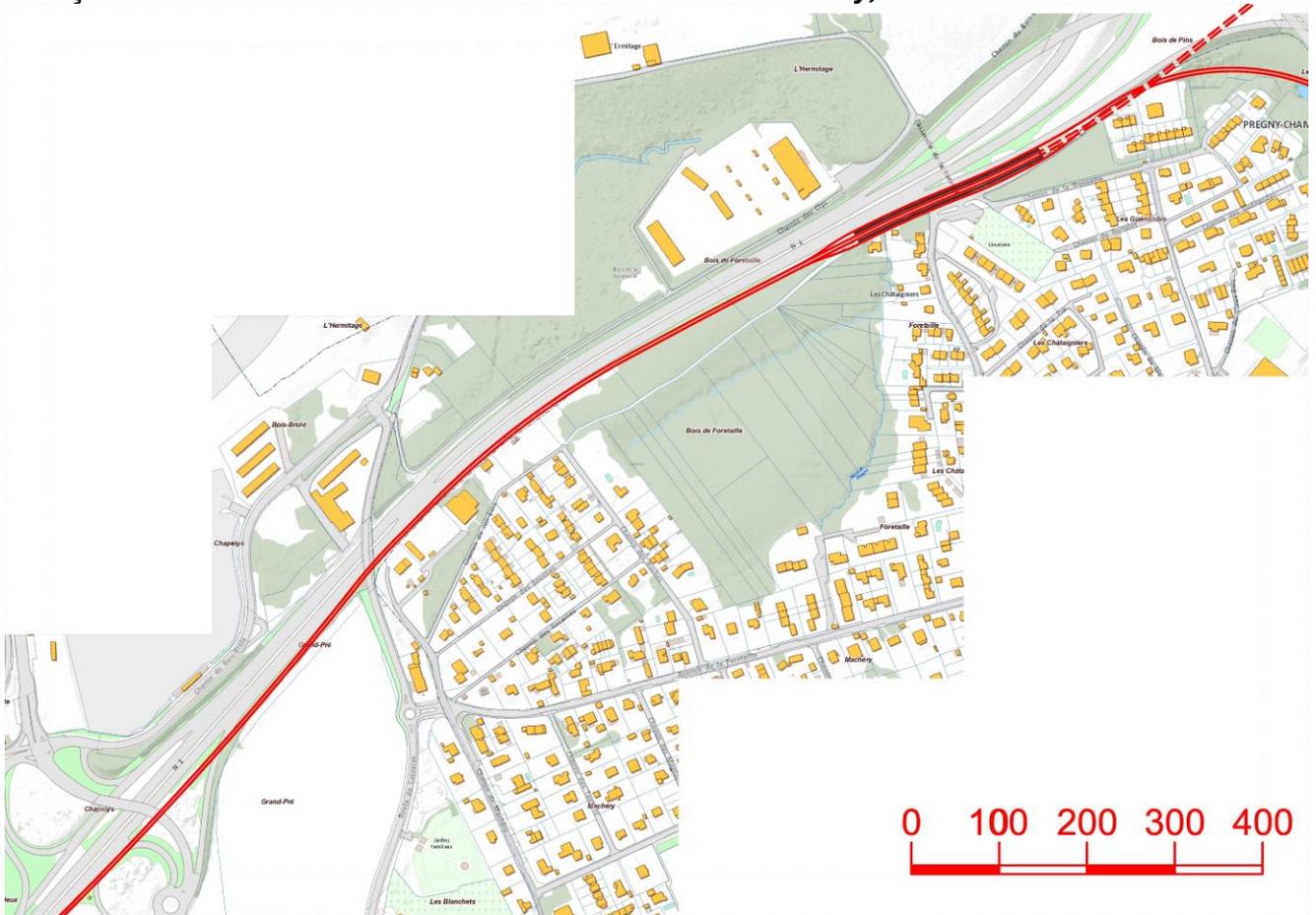
La voie nouvelle passe en tunnel sous le carrefour Route de Pré-Bois – Route de Meyrin, et sous l’angle du centre commercial de Blandonnet.

Tronçon nouveau à voie double Aéroport-Jonction A1/Ferney-Nations



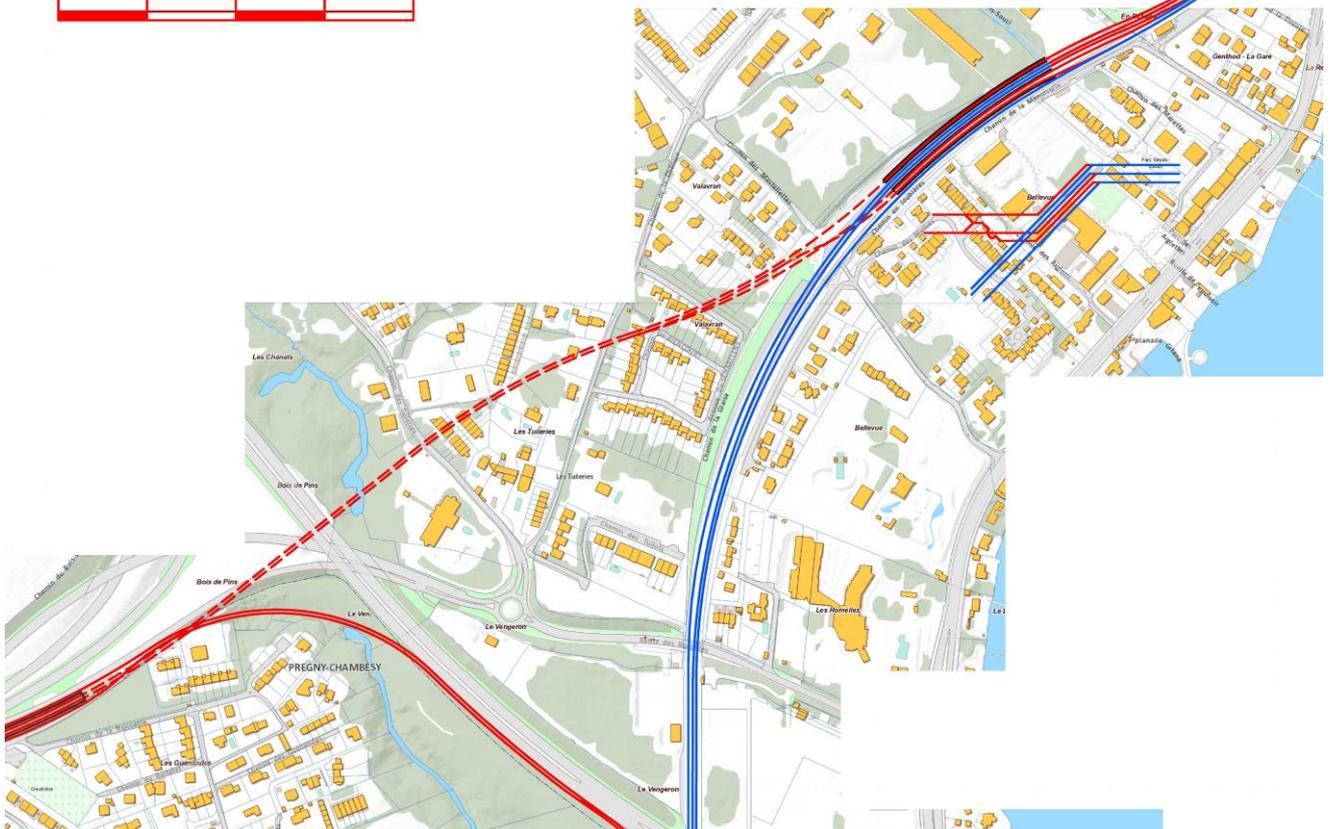
En tranchée couverte à travers la Halle 6 de Palexpo. Traversée A1 à coordonner avec la refonte complète de la jonction autoroutière.

Tronçon nouveau Jonction A1-Bifurcation Genthod/Chambésy, en surface



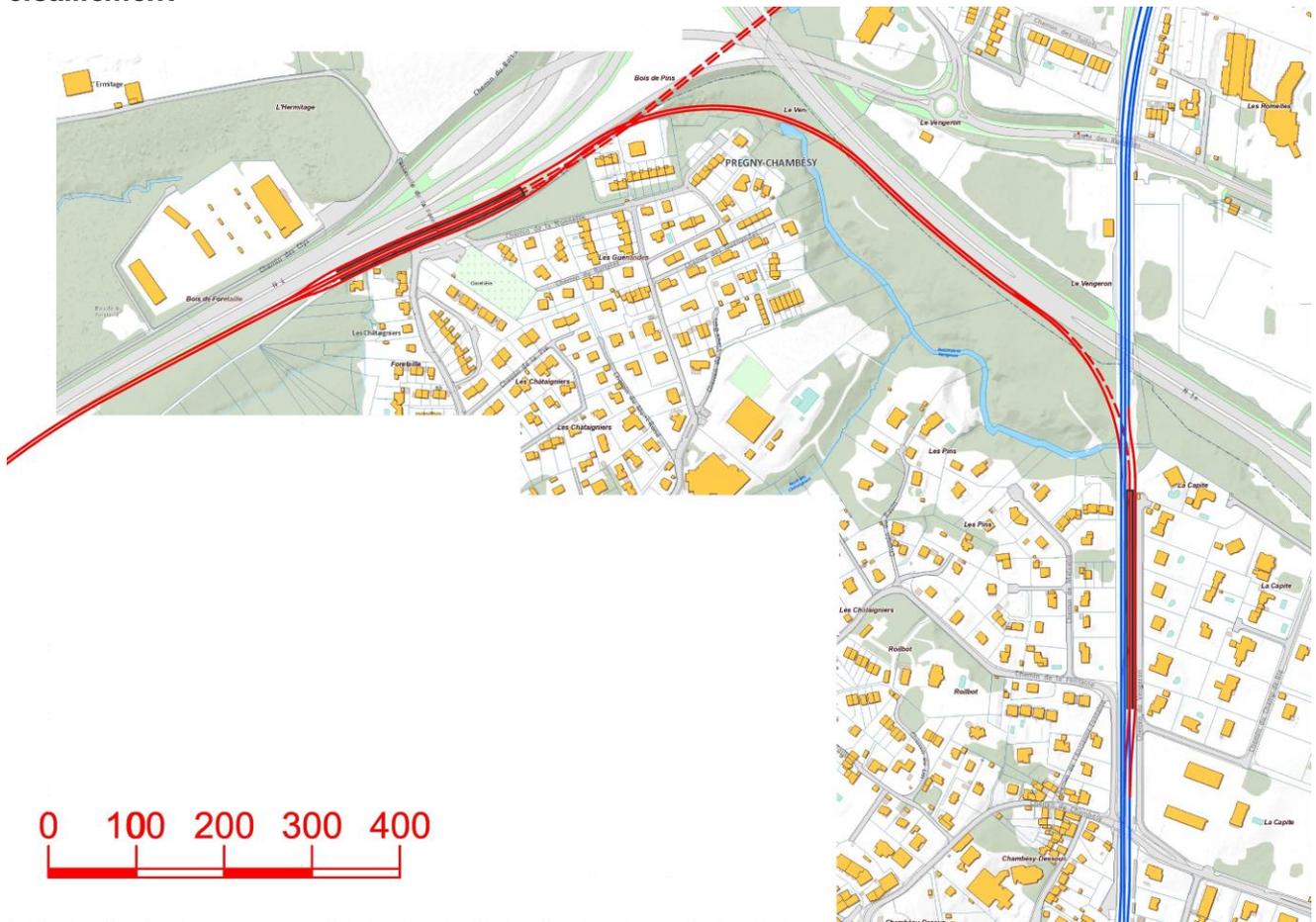
Trémie du tunnel vers la halte de Genthod. Bifurcation à double voie en direction de Chambésy en surface, sans cisaillement.

Triangle de Bellevue. Tronçon nouveau à double voie, en tunnel. Bifurcation Genthod/Chambésy sans cisaillement. Bifurcation Aéroport/Cornavin sans cisaillement



A la bifurcation Cornavin/Aéroport, triple trémie, réalisée grâce à l'espace laissé libre vers 1980 par la correction de la courbe de Bellevue.

Raccordement du Vengeron, à double voie, en surface. Bifurcations d'extrémités sans cisaillement



Quelques remarques conclusives

Les tracés épargnent pour la plupart les zones densément habitées :

- L'ouvrage essentiel de la boucle, entre l'aéroport et la halte de Genthod-Bellevue, suit jusqu'au Vengeron un tracé déjà consacré au trafic (aéroport et autoroute), puis passe en tunnel profond sous le plateau des Tuileries, avant de retrouver la ligne de Lausanne dans l'espace laissé par la correction de la courbe de Bellevue réalisée dans les années 1980.
- Un autre tronçon nouveau, le raccordement de Blandonnet, est entièrement en tunnel.
- Le raccordement du Vengeron, qui relie le Bois des Pins à la ligne de Lausanne à proximité de la halte de Chambésy en longeant l'autoroute, s'installe lui aussi en zone déjà consacrée au trafic lourd.
- Les autres ouvrages se situent entièrement en zones ferroviaires, la plupart sur domaine propriété des CFF ou sur domaine public.

Les chantiers, fractionnés, répartis le long de la boucle, sont tous relativement modestes. Ils peuvent donc être entrepris simultanément, sans bouleverser la circulation générale en plein centre névralgique de la Ville, trams, bus, transports publics et privés.

A propos des coûts : le projet décrit ici comprend des ouvrages qui ne sont pas indispensables à la résolution du problème de capacité du nœud ferroviaire de Genève, mais parachèvent le concept de la boucle. **De ce fait, ce projet doit être comparé avec l'ensemble des trois projets partiels du concept des administrations : 1^{ère} étape d'extension souterraine de Cornavin, seconde étape d'extension souterraine de Cornavin, et nouvelle gare sous-souterraine à l'aéroport, avec sa propre ligne qui la dessert, Cornavin-Nations-Aéroport :**

La boucle coûte un milliard, le concept des administrations en coûte 5 !