

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 44 (1918)  
**Heft:** 4

## Inhaltsverzeichnis

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 12.04.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# BULLETIN TECHNIQUE

## DE LA SUISSE ROMANDE

Réd. : D<sup>r</sup> H. DEMIERRE, ing.  
2, Valentin, Lausanne

Paraissant tous les  
15 jours

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

SOMMAIRE : *La ligne de raccordement entre la gare de Cornavin et celle des Eaux-Vives.* — *Machines-outils modernes pour l'usinage des métaux.* — *Concours pour une fontaine monumentale, à Zofingue (planches 3 et 4).* — *Le chemin de fer Langenthal-Melchnau.* — *La Société de chimie industrielle.* — *Méthodes modernes d'entretien et de revêtement des chaussées empierrées, par M. J.-P. Blaser, ingénieur (suite et fin).* — *Société suisse des Ingénieurs et des Architectes.* — *Bibliographie.*

### La ligne de raccordement entre la gare de Cornavin et celle des Eaux-Vives, à Genève.

Dès l'établissement de la ligne Lyon-Genève et de son prolongement jusqu'à Lausanne, une des préoccupations constantes du gouvernement genevois fut de relier la ville de Genève à la Savoie par une voie ferrée. En 1856 déjà le tracé d'une ligne de Genève à Annecy fut étudié, mais ces études n'eurent pas de résultats pratiques. Peu après l'annexion de la Savoie à la France, le gouvernement français accorda une concession pour un chemin de fer de Collonges, par Saint-Julien et Annemasse, à Thonon, contournant le canton de Genève. Une certaine résistance s'étant manifestée même dans les contrées savoisiennes pour lesquelles Genève est le marché principal des produits agricoles, des démarches furent faites auprès du gouvernement français pour obtenir que le tracé Collonges-Annemasse fût remplacé par la ligne Genève-Annemasse-Annecy. La France consentit à entrer en pourparlers à ce sujet et, le 24 novembre 1869, un arrangement intervenait entre les représentants des deux pays d'après lequel la Suisse accordait à la population des Zones certaines faveurs douanières, dont l'exécution demeurait subordonnée à l'établissement d'une voie ferrée entre Annecy et Annemasse, avec prolongement vers Genève. Cet arrangement fut ratifié par l'Assemblée fédérale le 18 juin 1870, mais ne le fut pas par le gouvernement de la République française qui, entre temps, avait succédé à l'Empire. Le 24 mars 1874, l'Assemblée nationale décidait, au contraire, de substituer la ligne Collonges-Annemasse à celle d'Annemasse à la frontière suisse.

En 1876, de nouveaux efforts furent tentés pour assurer la jonction de la gare de Genève-Cornavin au réseau savoisien, qui aboutirent à l'octroi d'une concession au Conseil d'Etat de Genève, par arrêté fédéral du 27 avril 1882, pour une ligne Genève-Annemasse dont chacun des gouvernements suisse et français, s'engageait à construire la partie située sur son territoire.

Des trois sections prévues :

1° Genève (Eaux-Vives) frontière nationale, dans la direction d'Annemasse.

2° Genève-Cornavin — Genève-Eaux-Vives.

3° Genève-Cornavin — frontière nationale près de Veyrier.

La première, d'une longueur de 4 177 km, seule fut construite et l'exploitation en fut confiée, dès 1888, à la compagnie P. L. M.

En 1898, le Conseil d'Etat genevois obtint du Grand Conseil un crédit de 20 000 fr. pour procéder aux études définitives de la ligne de raccordement. Puis, les années suivantes, le percement du Simplon étant bientôt un fait accompli, le problème ferroviaire genevois se compliqua par la question de la Faucille.

En vertu de la convention franco-suisse du 18 juin 1909, relative aux voies d'accès au Simplon, qui visait entre autres le rachat par la Confédération de la gare de Cornavin et de la ligne Genève-La Plaine, le gouvernement fédéral a pris l'engagement de construire le raccordement de la gare de Cornavin à celle des Eaux-Vives, sur la base d'un plan technique et financier à arrêter avec le gouvernement de Genève. L'exécution de cet engagement ne s'imposait toutefois pour la Suisse que lorsque la réalisation du projet de la Faucille serait assurée, l'achèvement du raccordement devant être effectué à l'époque où la ligne de la Faucille serait ouverte à l'exploitation.

Les pourparlers entre le Conseil fédéral, le Conseil d'Etat genevois et la compagnie P. L. M. au sujet du rachat de la gare de Cornavin et de la ligne Genève-La Plaine, de la reprise de la ligne Eaux-Vives-Annemasse et de la construction du raccordement commencèrent en 1910.

Le rachat de la gare de Cornavin et de la ligne de La Plaine pouvait s'effectuer de trois manières différentes : d'après le mode prévu à l'arrêté fédéral du 2 février 1853 ratifiant la concession cantonale, d'après la concession genevoise elle-même ou enfin, par voie de négociations directes entre les intéressés suisses et la compagnie P. L. M. La concession genevoise, qui permettait le rachat en tout temps, paraissait offrir des conditions financières relativement favorables ainsi que l'avantage d'arriver le plus rapidement au but. Il fallait donc, avant tout, connaître les intentions du gouvernement genevois et savoir s'il consentirait à faire usage de son droit de rachat pour le compte de la Confédération.

Le Conseil d'Etat de Genève, dans un mémoire du