Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses

Band: 112 (1986)

Heft: 18

Artikel: Raccordement ferroviaire Genève-Aéroport: sous le signe de la coordination des transports

Autor: Weibel, Jean-Pierre

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-76005

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: 09.12.2025

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

RACCORDEMENT FERROVIAIRE GENÈVE-AÉROPORT

Sous le signe de la coordination des transports

par Jean-Pierre Weibel, rédacteur en chef

Il suffit de passer de temps en temps près de l'aérogare de Genève-Cointrin : le raccordement ferroviaire de l'aéroport prend forme et sera achevé au mois de mai prochain : il sera officiellement mis en service à la date prévue, après six années de travaux d'une ampleur jusqu'alors inconnue à Genève.
Avec l'ouverture de cette ligne, ce sont près d'un siècle d'atermoiements, d'occasions manquées et de sursauts magnifiques qui prennent fin, Genève retrouvant sa place dans le réseau européen des transports. Plus que du rattrapage d'un retard, c'est d'une ouverture vers l'avenir qu'il s'agit.

Avant de consacrer toute une série de contributions à la réalisation remarquable qu'est le raccordement ferroviaire de l'aéroport de Genève-Cointrin, nous avons décidé de rappeler le long chemin qui a conduit de l'éclipse subie par Genève, en tant que nœud de communication, lors de l'avènement du chemin de fer, jusqu'à la construction de la ligne de l'aéroport. Cette rétrospective peut désormais être sereine, puisque Genève – et avec elle tout le bassin lémanique, pris dans un sens large – disposera d'un équipement moderne, efficace et attrayant, faisant honneur aussi bien aux magistrats qui ont su convaincre de sa nécessité qu'aux professionnels qui l'ont réalisé dans des conditions souvent difficiles.

L'aéroport, facteur de dynamisme

Paradoxalement, c'est l'aéroport qui a constitué en l'espèce le moteur du développement. Non sans mal, toutefois : le Gouvernement genevois a dû lutter pour bénéficier des fruits de sa vision audacieuse de l'avenir. Pendant les années les plus sombres de la guerre, il a planifié l'extension et l'équipement moderne de ce qui n'était alors qu'un aérodrome, de sorte que le retour de la paix a trouvé Genève bénéficiant d'un atout précieux : le premier aéroport capable de recevoir les avions long-courriers qui traversaient dorénavant l'Atlantique. Avantage que d'aucuns ont eu de la peine à pardonner...
Ces mêmes autorités genevoises, parallèlement à l'extension prévue de l'aéroport, songeaient déjà au chemin de fer en tant que partie intégrante de son équipement. Les premiers plans montrant une voie ferrée arrivant à l'aérogare et aux hangars de Cointrin datent de 1943 !
Il est significatif qu'un plan, reproduit plus loin, indique aussi bien ce raccordement que la ligne Cornavin - La Praille et l'accès à cette dernière gare directement à partir de la ligne venant de France : l'image du futur réseau ferré genevois était désormais établie.
Les Genevois peuvent se réjouir de ce que la construction de la ligne de l'aéroport leur ait valu la modernisation complète des installations de la gare de Cornavin, malgré l'incontestable déplacement du centre de gravité ferroviaire vers Cointrin.

Des délais fructueux

Il est parfois bon que les projets les plus audacieux mûrissent : la conception du raccordement des aéroports au réseau ferré a beaucoup évolué depuis une quinzaine d'années. Le chemin de fer n'est dorénavant plus considéré comme un moyen commode de relier un aéroport à l'agglomération la plus proche, mais comme le prolongement naturel des lignes aériennes vers l'intérieur du pays. Cela signifie évidemment une conception toute différente de la gare de l'aéroport, qui devient un lieu fort de ce dernier. Les expériences accumulées depuis six ans à l'aéroport de Zurich confirment cette approche : pour 100 voyageurs aériens, on y compte 40 utilisateurs du chemin de fer ! La facilité avec laquelle on peut passer d'un mode de transport à l'autre est évidemment un élément déterminant de ce succès : il suffit de mentionner l'enregistrement des bagages à la gare de départ pour la destination aérienne finale. Comment ne pas souhaiter disposer bientôt du même confort dans l'autre sens ?
Genève-Aéroport est une tête de ligne, avec les avantages que cela comporte pour les usagers – et les inconvénients pour l'exploitation ferroviaire. La mise en service du raccordement s'accompagne d'un horaire encore mieux étoffé, avec des nouveautés attrayantes, telles qu'un gain de 23 minutes pour certains trains intervilles du pied du Jura à destination de Bâle ou la circulation de compositions directes pour Lucerne, par exemple.
L'aéroport a donc constitué un puissant moteur du développement ferroviaire ; on espère que la mise en service d'un équipement aussi précieux aura une fonction promotrice de nouvelles liaisons aériennes à partir et à destination de Genève. De gros espoirs reposent *last but not least* sur Swissair, notre compagnie nationale, et sur les compagnies *charter* qui en dépendent : l'occasion leur est offerte de documenter l'intérêt réel qu'elles portent à Genève.

Un tout harmonieux

Le raccordement ferroviaire apporte un atout de plus à un ensemble harmonieux, englobant, dans une aire restreinte tout en étant proche de la ville, l'aéroport en cours de modernisation, des équipements autoroutiers adéquats et un complexe d'exposition – *Palexpo* – en pleine phase d'extension de ses capacités.
Cette réalisation a de plus le mérite d'avoir déclenché des réflexions fructueuses sur la participation du rail à la solution des problèmes de trafic régional de l'agglomération genevoise : le raccordement Cornavin - Eaux-Vives pointe à l'horizon, conséquence logique de l'électrification de la ligne SNCF conduisant à Annemasse.
C'est du reste l'aspect le plus futuriste, le plus prometteur, de cet ensemble de grands travaux que l'approche au niveau régional, par-dessus les frontières cantonales et nationales, dont il bénéficie aujourd'hui. Ce sont les échanges quotidiens de personnes, de biens et d'idées qui doivent déterminer les futures infrastructures : c'est sur ce plan qu'il s'agit de rattraper les occasions jadis perdues, et la région lémanique est sur le bon chemin.

Jean-Pierre Weibel