Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 112 (1986)
Heft: 18

Artikel: Genèse du projet de raccordement ferroviaire Genève-Aéroport
Autor: Jacobi, Sébastien
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-76007

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

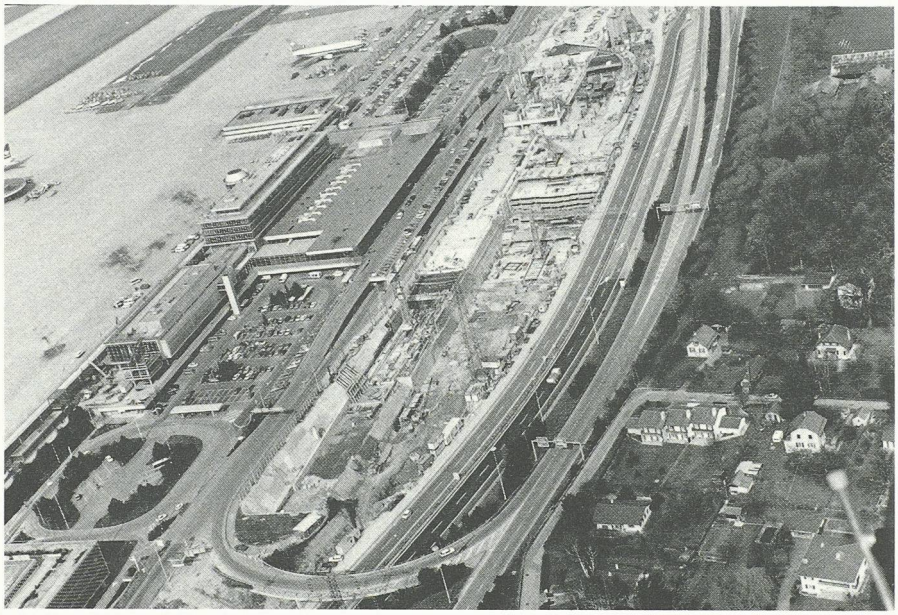
Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on 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

Genèse du projet de raccordement ferroviaire Genève-Aéroport

par Sébastien Jacobi, Lausanne



Près de quarante ans d'études avant l'ouverture du plus spectaculaire chantier genevois!

Le 31 mai 1987 marque l'aboutissement d'une idée qui a germé, voici fort longtemps, mais qui a subi une évolution extraordinaire pour parvenir à maturité. Rappelons que l'aéroport de Cointrin a été créé en 1922; il a été le premier de Suisse à être doté, en 1937, d'une piste en béton. De 1943 à 1945, divers projets ont été ébauchés pour un raccordement ferroviaire, conduisant à l'aéroport soit par Châtelaine, soit par Vernier avec rebroussement. Il s'agissait alors essentiellement d'une desserte marchandises, pour l'approvisionnement des avions en carburant. Une électrification éventuelle aurait permis aux passagers de se rendre rapidement dans les stations touristiques grâce à des automotrices légères («Flèches rouges»).

Dans le cadre des études faites pour l'extension des installations de l'aéroport, un projet élaboré en 1960 prévoyait la création d'un service local de navette ferroviaire. Des automotrices à courant continu auraient emprunté la ligne Genève-Lyon jusqu'à Châtelaine, puis un tronçon nouveau à voie unique. La «gare aérienne» était prévue à deux voies bordées de quais extérieurs pour les voyageurs et d'un quai central pour les bagages. L'enregistrement des passagers de l'avion était prévu à Cornavin, de même que l'acceptation et la livraison des bagages. Pour leur transfert, ces derniers auraient été convoyés «par deux agents CFF polyglottes disposant de containers mobiles et légers». Cette solution aurait nécessité, dans tous les cas, un changement de train à Genève-Cornavin. Une telle formule est appliquée notamment à Bruxelles. Sous cette forme, l'intérêt d'un raccordement ferroviaire ne semblait pas évident, d'autant plus que l'accès routier était alors aisé, compte tenu du volume de trafic aérien et de la fluidité de la circulation. Aussi, la décision qui devait être prise en 1963, dans le cadre des travaux de l'aéroport, a-t-elle été négative...

La question surgit à nouveau quelques années plus tard, face à l'important essor du trafic aérien (apparition des avions gros porteurs) et aux difficultés de la circulation routière. Un groupe de travail CFF, formé en 1969, remet un rapport détaillé en 1971. L'analyse du trafic aérien révèle la forte proportion de passagers de l'avion en provenance ou à destination de régions éloignées des aéroports, ce qui est conforme à la répartition démographique du pays (55% dans le cas de Zurich-Aéroport). Les aéroports jouent le rôle de portes d'entrée en Suisse, au même titre que les gares situées à la frontière. En conclusion, le rapport de 1971 préconise l'intégration des aéroports dans le réseau des trains directs, à l'exemple des ports de mer qui ont leur gare maritime. Il s'agit de créer une chaîne de transports publics avion-train. La liaison rail-aéroport (LRA) de Zurich est alors mise en chantier; elle est ouverte à l'exploitation le 1er juin 1980. Entre-temps, la Commission pour une conception globale suisse des transports (CGST) publie son rapport final en 1977, recommandant la construction de la LRA de Genève pour l'immédiat et celle de Bâle-Mulhouse lorsque le volume de trafic le justifiera.

En 1980, les Chambres fédérales adoptent le message concernant la construction du raccordement de Genève-Aéroport. Les travaux commencent l'année suivante et s'échelonnent sur six ans. Dès le 31 mai 1987, l'horaire compte deux cents circulations quotidiennes sur la LRA, c'est-à-dire tous les trains Intercités et directs en trafic avec Genève, soit une centaine au départ, en moyenne tous les quarts d'heure. Par alternance, ce service couvre toutes les régions du pays, chaque direction étant desservie d'heure en heure grâce à l'horaire cadencé.

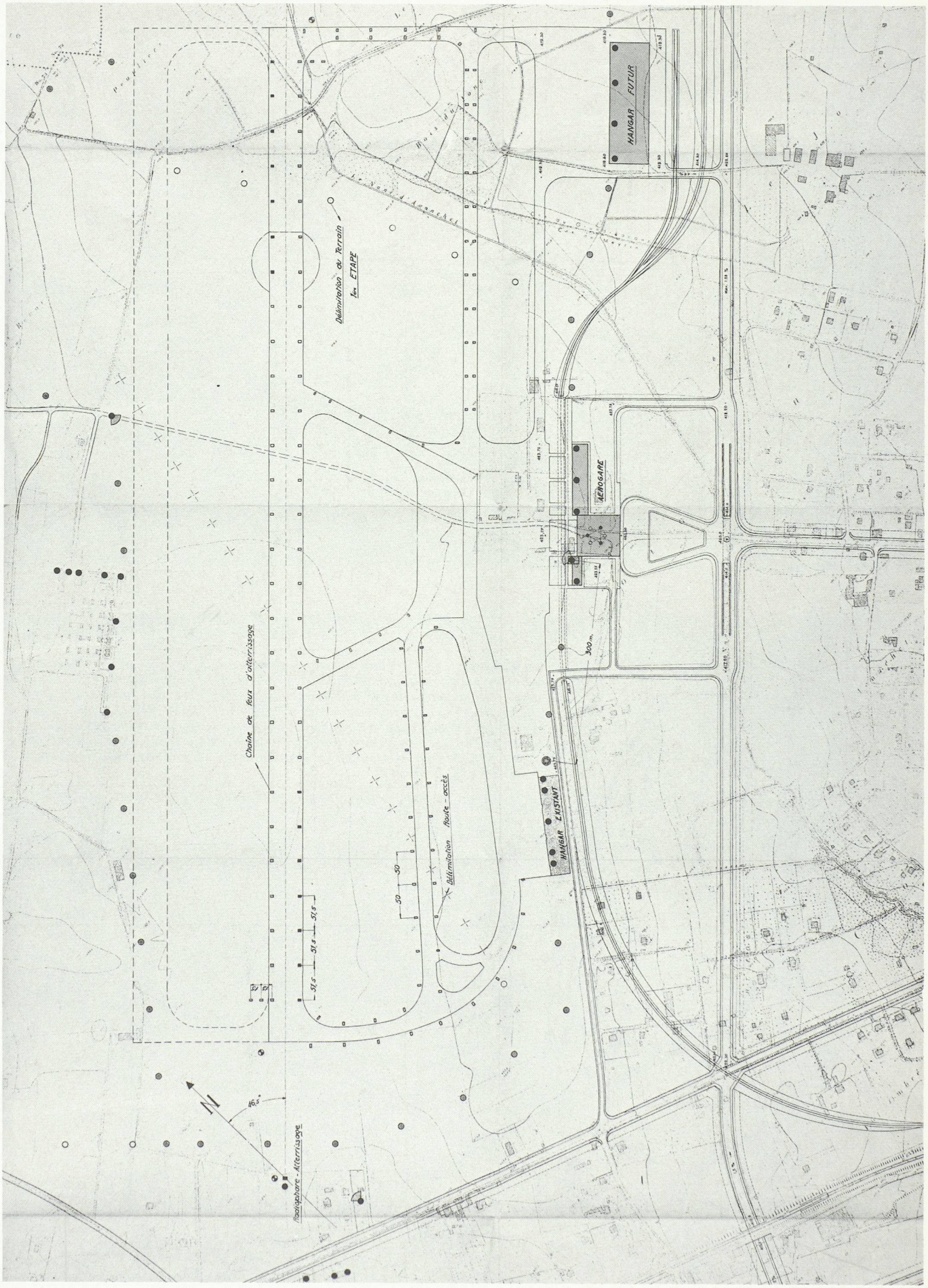
Le succès de la LRA de Zurich confirme le bien-fondé de la formule. Parmi les quelque 800 gares des CFF, Zurich-Aéroport s'est placée d'emblée au 9e rang pour le nombre de billets vendus! Si les pronostics de développement du trafic aérien étaient un peu trop optimistes, la fréquentation du train a dépassé toutes les espérances: elle atteint l'équivalent de 40% des passagers aériens.

A Genève, comme à Zurich, la LRA constitue un élément moteur qui valorise tout le système des transports publics, au bénéfice de la collectivité.

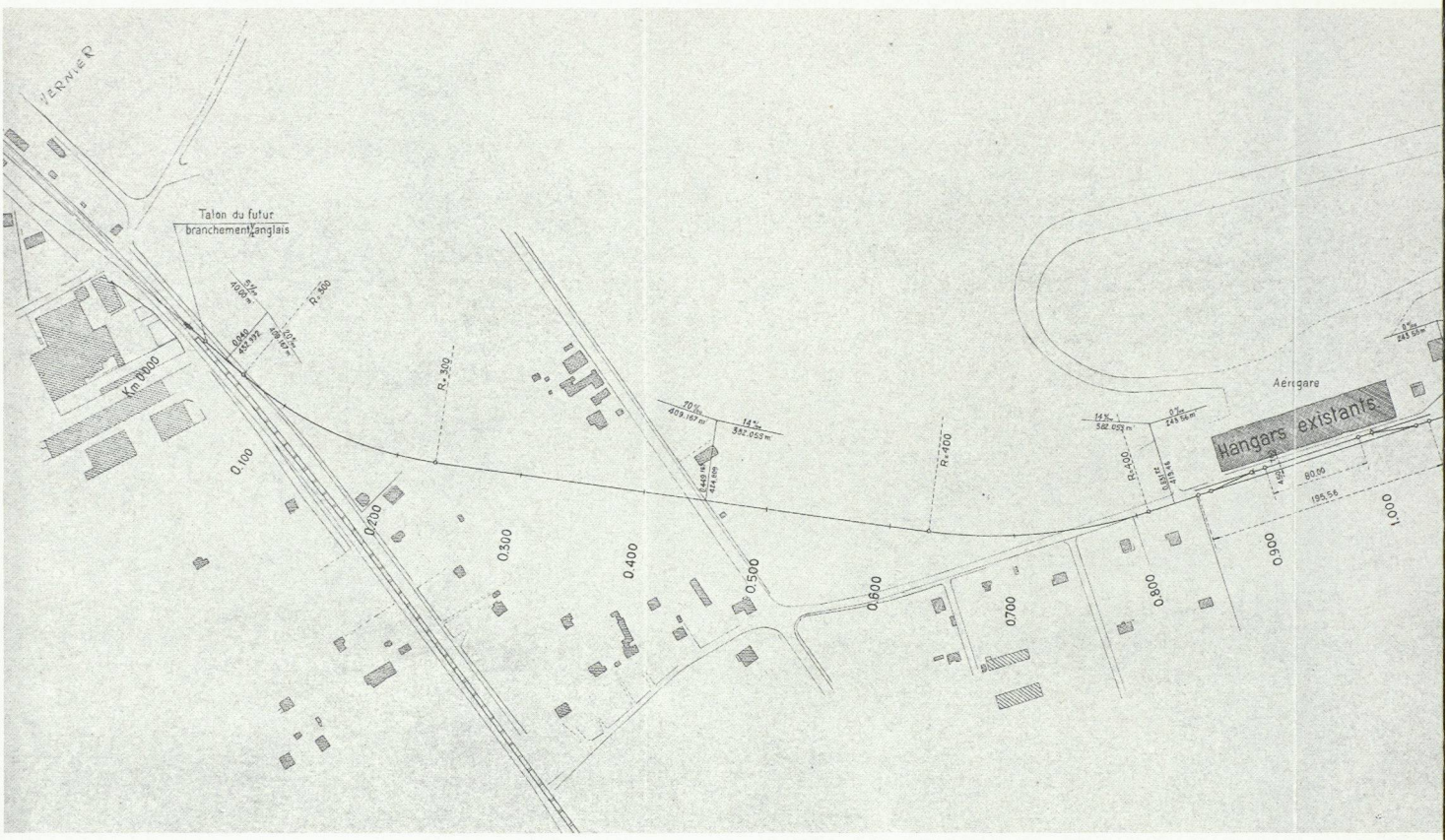
Adresse de l'auteur:
Sébastien Jacobi, secrétaire de la Direction du Ier arrondissement, Chemins de fer fédéraux
Avenue de la Gare 43
1001 Lausanne

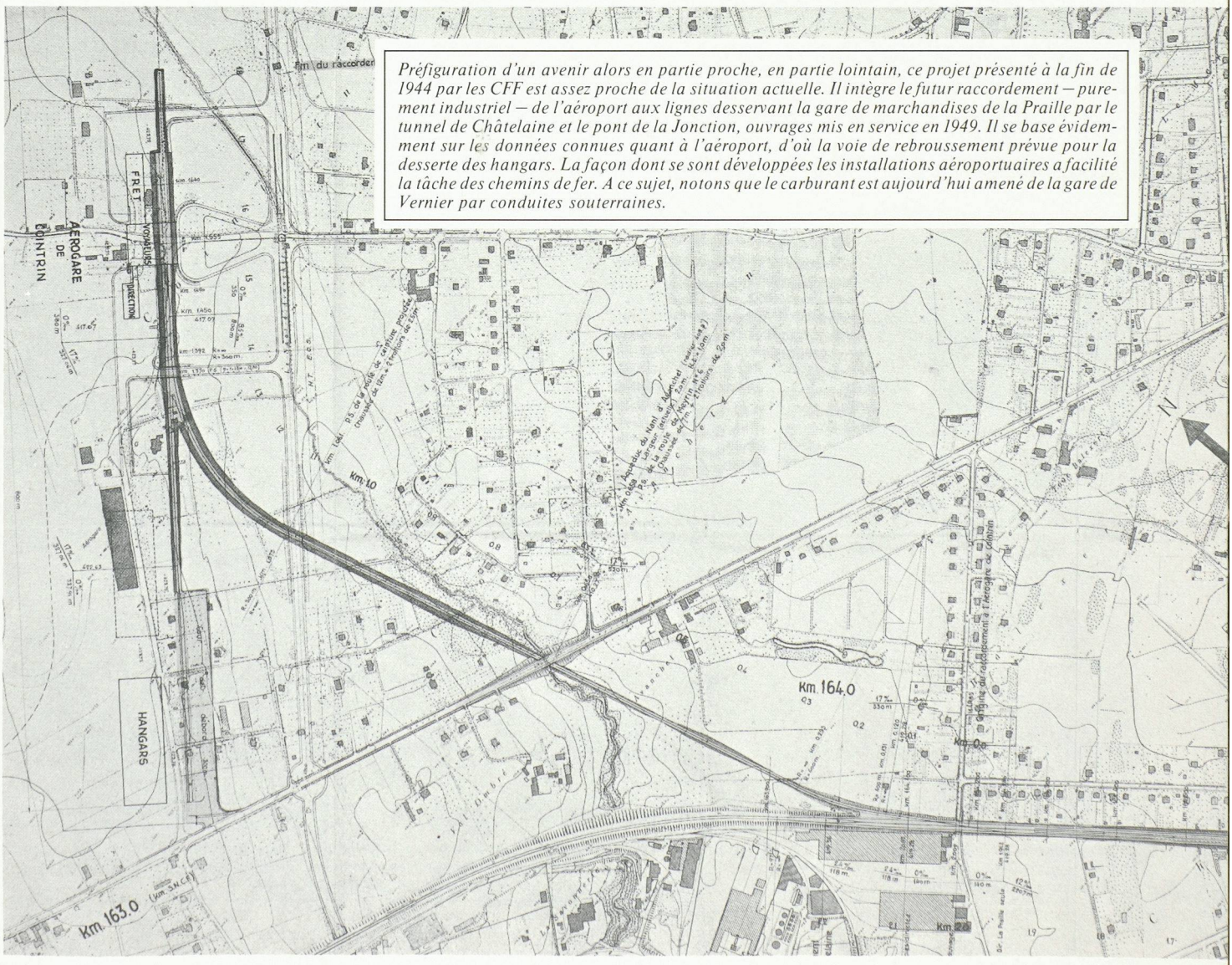
TABLEAU 1. – *Perspectives illustrées par l'exemple de Zurich-Aéroport (raccordement mis en service le 1er juin 1980).*

	1981	1982	1983	1984	1985
Nombre de voyageurs en millions	3,9	4,3	4,4	4,8	5,0
Nombre de trains par jour	110	165	165	165	165
Effectif du personnel	79	66	65	65	65
Recettes du trafic en millions de francs	13,4	15,4	16,8	18,7	21,3
Billets vendus par an	811 000	836 000	826 000	843 000	885 000
Abonnements vendus par an	9 400	11 600	14 200	16 000	19 400
Pièces de bagages expédiées par an	87 320	106 500	116 080	133 000	154 045
Pièces de bagages reçues par an	124 425	149 155	163 435	186 000	210 056
dont Fly-Bagage	97 000	124 000	136 000	163 000	184 000

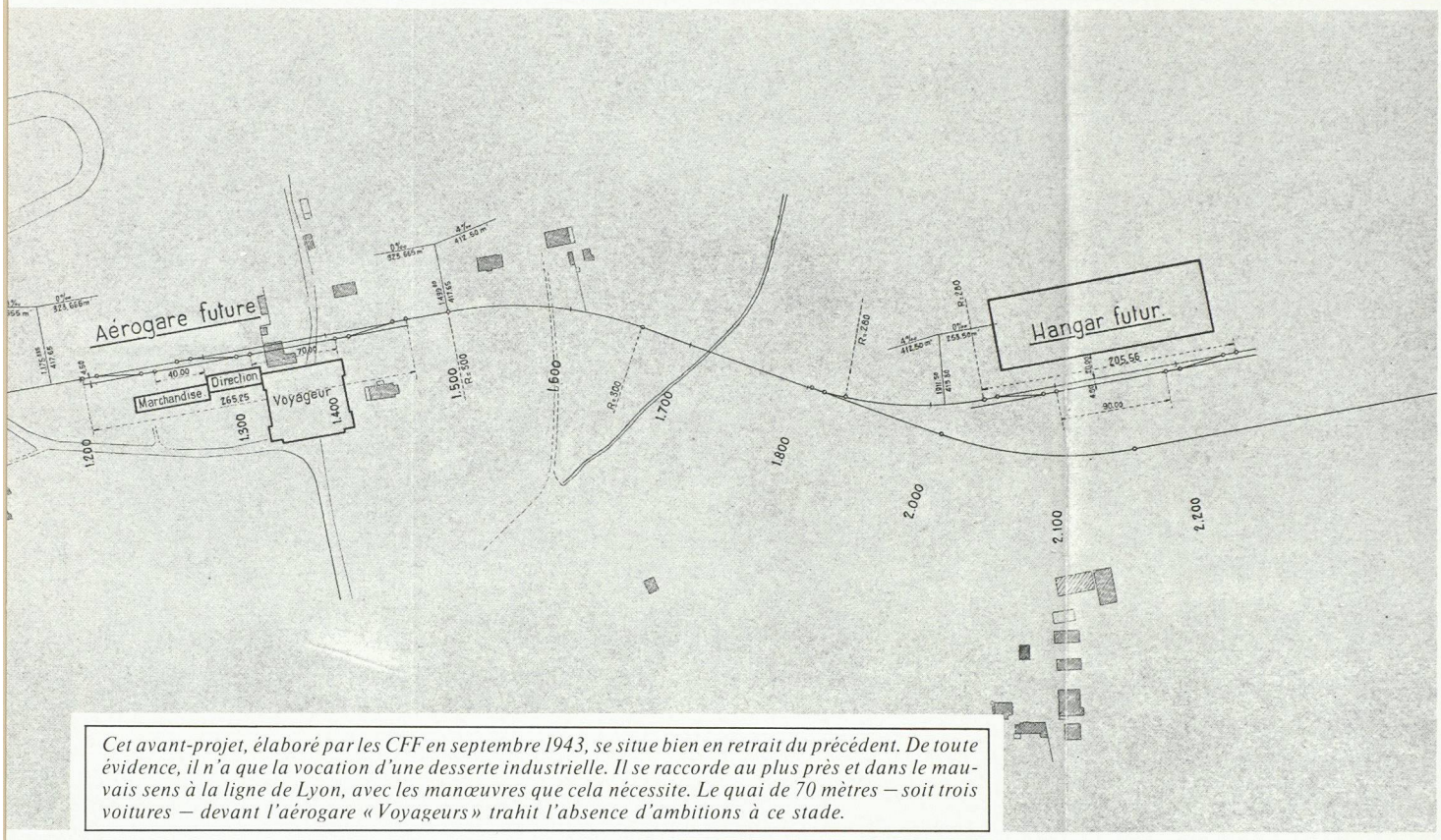


Ce plan élaboré par le Département des travaux publics genevois est remarquable à plus d'un titre. Premièrement, il date du 11 mars 1943 : en pleine guerre, Genève prépare déjà l'agrandissement de son aéroport. Ensuite, il intègre la modernisation du réseau routier et le raccordement ferroviaire (on devine la jonction avec la ligne de Lyon) à l'extension de l'aéroport. Peut-on imaginer une vision plus globale des transports ?

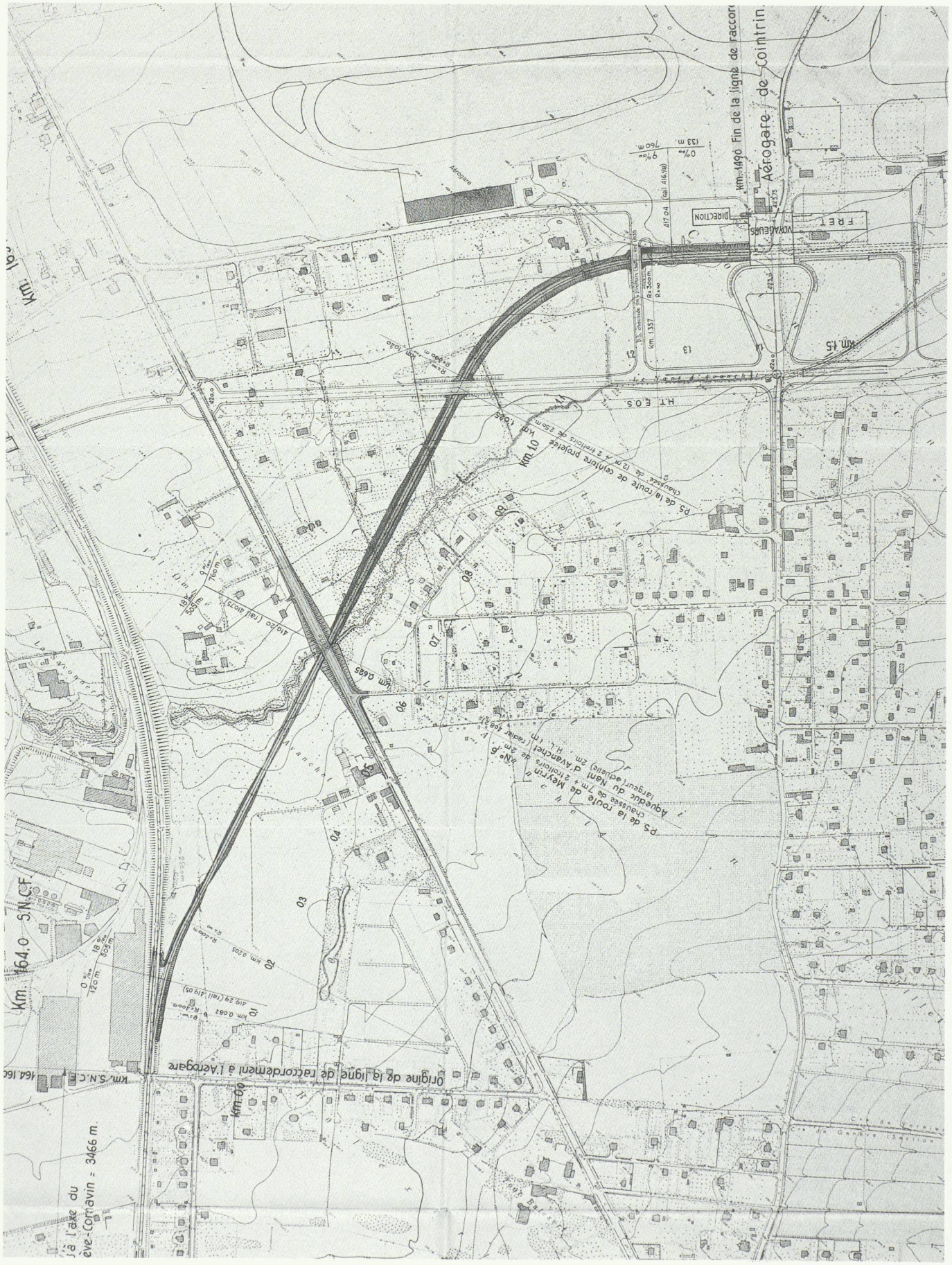




Préfiguration d'un avenir alors en partie proche, en partie lointain, ce projet présenté à la fin de 1944 par les CFF est assez proche de la situation actuelle. Il intègre le futur raccordement — purement industriel — de l'aéroport aux lignes desservant la gare de marchandises de la Praille par le tunnel de Châtelaine et le pont de la Jonction, ouvrages mis en service en 1949. Il se base évidemment sur les données connues quant à l'aéroport, d'où la voie de rebroussement prévue pour la desserte des hangars. La façon dont se sont développées les installations aéroportuaires a facilité la tâche des chemins de fer. A ce sujet, notons que le carburant est aujourd'hui amené de la gare de Vernier par conduites souterraines.



Cet avant-projet, élaboré par les CFF en septembre 1943, se situe bien en retrait du précédent. De toute évidence, il n'a que la vocation d'une desserte industrielle. Il se raccorde au plus près et dans le mauvais sens à la ligne de Lyon, avec les manœuvres que cela nécessite. Le quai de 70 mètres — soit trois voitures — devant l'aérogare « Voyageurs » trahit l'absence d'ambitions à ce stade.



Dernier de ces projets non réalisés, celui proposé par les CFF en novembre 1945 est le seul dont le devis est connu : les 1490 m du raccordement à simple voie (avec possibilité de doublement ultérieur) sont estimés à un total de Fr. 1 700 000.–, ne comprenant pas les aménagements à l'aéroport...

Citons deux phrases du rapport accompagnant le projet :

« Dans l'intérêt général, il serait urgent que les installations adéquates soient prévues dans les bâtiments de l'aéroport, dont la construction est décidée, afin de tenir compte de la possibilité de cette liaison ferroviaire, laquelle permettrait d'établir à peu de frais un service air-rail par flèches, par exemple.

... La construction du raccordement à l'aéroport est manifestement d'un grand intérêt pour le chemin de fer qui trouverait à la périphérie du pays romand une nouvelle source de trafic. En effet, les conditions de navigation aérienne sont si favorables à Cointrin que l'on peut envisager des arrivées massives de touristes lointains... »