

**Zeitschrift:** Ingénieurs et architectes suisses  
**Band:** 125 (1999)  
**Heft:** 17: Nouveau centre d'entretien des voitures CFF à Genève

## **Sonstiges**

### **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:** 09.01.2026

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

# Une revanche ferroviaire

Jean-Pierre Weibel

279

**P**lusieurs occasions manquées jalonnent l'histoire ferroviaire de Genève, laissant cette ville et ce canton à l'écart des grands axes ferroviaires européens, la gare de Cornavin ne représentant en fait que la juxtaposition de deux gares en cul-de-sac. Aujourd'hui encore, les seuls trains de voyageurs qui la traversent sont les convois allant terminer leur course à l'aéroport, la paire quotidienne et nocturne du Talgo *Pau Casals*, ainsi que des trains de pèlerins à destination de Lourdes.

Comment ne pas évoquer la fameuse convention de 1912? Ses deux objets sont demeurés à l'état de projet, soit la traversée du Jura et le raccordement Cornavin – Eaux-Vives, resté en quenouille à la Praille. L'ultime tronçon de ce tracé, aujourd'hui encore protégé, constitue une pomme de discorde quant au réseau de transport ferroviaire urbain: la polémique à son sujet bloque la réalisation d'une liaison entre Annemasse, en France voisine, et les zones industrielles de la rive droite attirant les frontaliers par milliers – et engorgeant en conséquence le réseau routier urbain.

Le raccordement ferroviaire de l'aéroport représente un signal très fort de l'intérêt réciproque croissant de Genève et du rail. Sa réalisation et sa mise en service ont attiré l'attention sur les potentialités du chemin de fer moderne. La venue du TGV à Genève en 1981 a encore apporté de l'eau au moulin des promoteurs du rail, même si l'actuel raccordement aux lignes à grande vitesse est notoirement anachronique.

Contraints et forcés (par des autorités genevoises bien inspirées), les CFF ont accepté la modernisation de leur liaison vers La Plaine, un succès dont le potentiel est encore loin d'être épuisé: à quand le prolongement vers Bellegarde, dont on parle de plus en plus?

Aujourd'hui, les CFF ont réalisé que Genève se trouve à l'extrémité d'un axe voyageurs important, celui du pied du Jura, si important qu'on y verra bientôt circuler le plus moderne des matériels ferroviaires suisses.

Choisie pour l'implantation d'un grand centre d'entretien du matériel roulant, la gare de Genève y recevra sous peu les rames pendulaires *ICN* 2000 qui non seulement raccourciront sensiblement les temps de parcours vers Zurich sur un trajet évitant Berne, mais offriront un niveau de confort propre à séduire les Romands. Ceux-ci ont en effet pu avoir ces derniers temps l'impression d'être les mal aimés de la grande régie (devenue cette année une société anonyme): les véhicules les plus modernes leur semblaient interdits, les horaires plus orientés sur les desideratas de la région zurichoise que sur ceux du bassin lémanique. L'introduction de l'*ICN* s'accompagne de l'achèvement d'importants travaux d'infrastructure entre Onnens et Gorgier-St. Aubin; cette combinaison permet d'atteindre l'objectif visé à moindre coût qu'en utilisant un matériel roulant traditionnel sur un tracé à haute vitesse répondant aux critères les plus exigeants.

Les déçus du *Cisalpino* auront l'occasion de réviser leur jugement: j'ai pu constater que l'aménagement intérieur et le confort de roulement de l'*ICN* des CFF annoncent clairement une nouvelle étape du progrès de la technique pendulaire.

Il est en outre réjouissant de constater que cette évolution a permis la réalisation à Genève d'un ouvrage et d'équipements modernes, dans les délais convenus et dans le respect des exigences qualitatives et économiques, grâce à la collaboration fructueuse des intervenants de tous les domaines concernés. Il n'y a pas que le secteur tertiaire qui soit actif à Genève!

Je me réjouis particulièrement qu'il incombe à *IAS* de rassembler et de présenter toutes les informations propres à documenter durablement cette réalisation. Dans la perspective de la modernisation du réseau ferré suisse et européen, il est bon que notre revue perpétue ainsi une tradition datant de sa fondation.