

# La ligne ferroviaire Lyon-Genève

Autor(en): **Arnold, C.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **50 (1970)**

Heft 3: **La région Rhône-Alpes et la Suisse**

PDF erstellt am: **20.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-887944>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# LA LIGNE FERROVIAIRE LYON-GENÈVE

C. ARNOLD

## HISTORIQUE

La ligne de chemin de fer de LYON à GENÈVE a été construite par la Compagnie Franco-Suisse du « LYON-GENÈVE », entre les années 1856 et 1858. Elle a été par la suite incorporée au réseau P.L.M. En 1913, la section La Plaine-Genève, située sur le territoire helvétique, a été rachetée par les Chemins de fer fédéraux suisses, une convention ayant été conclue pour permettre aux trains français de continuer jusqu'à Genève, tandis que le service de banlieue de La Plaine à Genève est assuré par des trains suisses. Enfin, depuis 1937, la partie de la ligne située sur le territoire français est exploitée par la Société nationale des chemins de fer français qui s'est substituée aux anciens réseaux.

Le relief a imposé à la ligne de nombreux détours et sa longueur s'élève à 170 km pour une distance à vol d'oiseau de 144 km. Les plis des Monts du Jura ne laissent d'autre passage que celui emprunté par le Rhône, sauf entre Ambérieu et Culoz où la Cluse des Hôpitaux permet un raccourci appréciable par rapport au cours du Rhône.

Le profil de la ligne est assez sévère, les rampes atteignant 12 mm par m. Mais l'électrification a considérablement réduit les inconvénients qui en résultaient. Quant au tracé, il est excellent entre Lyon et Ambérieu, où la vitesse limite des trains pourra atteindre 160 km/h. dans un proche avenir. Entre Ambérieu et Genève, des courbes un peu plus serrées limitent la vitesse à des taux encore très acceptables puisqu'ils sont compris entre 100 et 130 km/h.

La section Ambérieu-Culoz constitue un tronçon commun avec la ligne Paris-Modane-Italie; c'est, de ce fait, la section la plus chargée de la ligne.

En 1959, la ligne Lyon-Genève a été complétée d'une courte antenne : le raccordement de La Praille qui permet une liaison directe entre la France et la nouvelle gare de marchandises de Genève-La Praille construite par les Chemins de fer fédéraux suisses.

## MODERNISATION

### L'électrification

L'électrification de la ligne Lyon-Genève a été entreprise dès 1952. La première étape Lyon-Culoz, mise en service en 1953, a permis de réunir deux domaines déjà électrifiés : Paris-Lyon d'une part, achevé en 1952, Culoz-Modane d'autre part, électrifié entre 1925 et 1935. La section Culoz-Genève a été électrifiée en 1957.

Le type de courant de traction adopté est le courant continu à 1 500 v. qui équipe les lignes S.N.C.F. auxquelles se raccorde Lyon-Genève (Paris-Lyon-Marseille, Dijon et Mâcon, Ambérieu, Culoz-Modane). Ce type de courant est différent de celui utilisé par les Chemins de fer fédéraux suisses (courant monophasé à 16,6 Hz et 15.000 v.). Cela implique des dispositions spéciales dans les gares



de Genève-Cornavin et de Genève-La Praille où certaines voies dites « commutables » peuvent être alimentées suivant les besoins en courant de l'un ou l'autre type.

## LA SIGNALISATION

Le block manuel qui a été modernisé lors de l'électrification est progressivement remplacé par le block automatique lumineux qui procure de sensibles économies de personnel et permet un débit plus important.

La section Ambérieu-Culoz, la plus chargée, a reçu le block automatique en 1966. Lyon-Ambérieu vient d'en être doté tout récemment (juillet 1970). Sur cette section, au profil et au tracé favorables, l'implantation des signaux a été réalisée de manière à permettre la circulation des trains à 160 km/h.

Entre Culoz et la frontière franco-suisse, un block automatique lumineux de type simplifié (block automatique à permissivité restreinte) est programmé pour le VI<sup>e</sup> Plan.

La modernisation de la ligne Lyon-Genève sera ainsi achevée.

## LE TRAFIC

### Voyageurs

LYON et GENÈVE sont reliés par 5 trains dans chaque sens, dont les temps de parcours s'échelonnent entre

1 h 46 et 2 h 16 suivant le service effectué dans les gares intermédiaires.

Le trafic voyageurs est de l'ordre de 1 000 000 de voyageurs par an au passage de la frontière (deux sens additionnés). Il est en légère progression.

Les travaux de modernisation et l'utilisation d'un matériel roulant mieux adapté, inspiré des turbotrains, devraient permettre à l'avenir une accélération sensible de la relation Lyon-Genève.

### Marchandises

Le trafic marchandises a connu au cours des dernières années un développement important comme le montre le tableau ci-après.

Dans le sens Franco-Suisse, une part importante du tonnage est constituée par des produits pétroliers.

## CONCLUSION

La ligne Lyon-Genève présente une liaison privilégiée entre ces deux cités voisines. Malgré son profil et son tracé, imposés par le relief, elle est, grâce à un effort constant de modernisation, la liaison la plus sûre, la plus régulière et la plus rapide entre elles. Sa capacité en débit permet de faire face sans aucune difficulté à l'accroissement de trafic, tant voyageurs que marchandises, qui résulte de la proximité des deux cités, l'une et l'autre engagées sur le chemin du développement.

	1967	1968	1969	Variation 1969/1967
Sens Suisse-France . . .	125.000 t	144.000 t	170.000 t	+ 36 %
Sens France-Suisse . . .	949.000 t	935.000 t	1.056.000 t	+ 11 %
Ensemble des deux sens . . . . .	1.074.000 t	1.079.000 t	1.226.000 t	+ 14 %