

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (2014)
Heft: 2021

Artikel: Genève: boucler ensemble réseau ferroviaire et autoroutier : un projet à verser au débat sur les infrastructures de transport du bout du lac
Autor: Weibel, Rodolphe
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1012663>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.03.2025

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

Il est encore un champ d'investigation peu investi pas la Cour: celui des «*personnes morales de droit public et des personnes morales et*

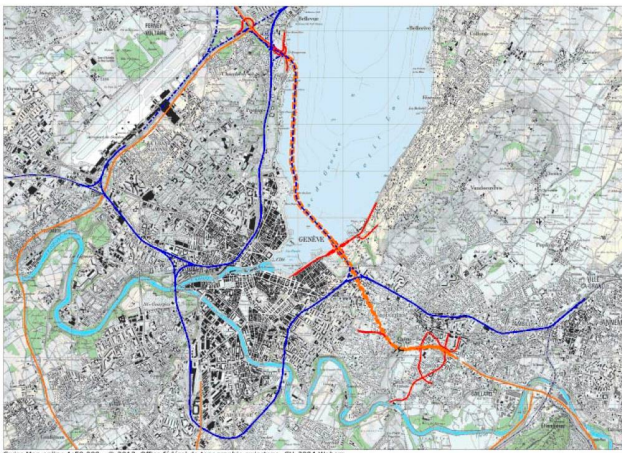
physiques auxquelles l'Etat ou une commune délègue une tâche publique», pour reprendre les termes de la loi.

Ces établissements et surtout sociétés privées aux mains des entités publiques sont nombreux, souvent mal connus et peu contrôlés.

Genève: boucler ensemble réseau ferroviaire et autoroutier

Un projet à verser au débat sur les infrastructures de transport du bout du lac

Invité: Rodolphe Weibel - 06 janvier 2014 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/25038>



Genève rencontre comme beaucoup d'autres villes situées à l'exutoire d'un lac (voir aussi Zurich et Lucerne) les difficultés de mobilité propres à cette situation: le trafic de l'une à l'autre rive tend à passer au plus court, par le passage situé le plus en amont: à Genève, le pont du Mont-Blanc.

Ce passage exerce un attrait mécanique sur tout le trafic qui veut traverser le lac: entre Evian, Thonon et Annemasse d'une part, Versoix, Coppet et Nyon d'autre part, et aussi, en trafic lointain, entre d'un côté la plaine du Pô et le tunnel du Mont-Blanc, de l'autre la partie occidentale du plateau suisse.

Ce trafic n'a rien à faire au pont du Mont-Blanc. En outre, Genève a besoin d'une route périphérique complète, de grande capacité, qui draine le trafic interne et en décharge le centre urbain.

En 2017 sera mis en service le Ceva. Il s'agit d'une ligne ferroviaire à haute capacité, équipée sur toute sa longueur d'une voie double, desservant sur son tracé cinq gares et haltes intermédiaires, généreusement dimensionnées et équipées. Le Ceva amorce un réseau à la fois métropolitain et régional, de forte capacité, bien réparti, de haut niveau de service. Mais il restera un long chemin à faire pour que cela s'accomplisse.

Deux questions se posent donc simultanément: comment parachever le réseau ferroviaire? comment parachever le réseau autoroutier?

L'incontournable périphérique autoroutier

Le réseau autoroutier suisse est d'intérêt national. Le rapport du coût de l'investissement à l'intérêt confédéral détermine la décision de la Confédération quant à un projet d'autoroute.

Une traversée du lac présente un fort intérêt confédéral si elle s'inscrit comme un maillon manquant et efficace du réseau autoroutier et si son coût d'investissement est modéré. Ce sont les deux conditions essentielles qui doivent être réunies pour que la Confédération la paie. Pour aboutir, il faut encore, bien sûr, que Genève y trouve son compte.

Il n'y a pas et il n'y a jamais eu de débat sur le point de départ de la traversée du lac en rive droite. La disposition des lieux au Vengeron, telle qu'elle existe depuis la construction de

l'autoroute A1 en 1964, en a fait le lieu de départ de toutes les solutions envisagées.

Tous les projets esquissés ont tendu à réduire au plus court la longueur de l'ouvrage d'art. Ils aboutissent par conséquent tous à proximité de la Pointe-à-la-Bise. Depuis là, en revanche, la multiplication des variantes de tracés, fort diverses, trahit bien l'hésitation générale. Aucun projet de raccordement au réseau de rive gauche ne s'est à ce jour imposé comme une évidence.

Le [projet](#) présenté ici suit deux prémisses tout à fait différentes. La première tient au coût: ce qui renchérit le projet de traversée à cet endroit, ce n'est pas forcément la longueur de l'ouvrage d'art, c'est aussi, surtout, la profondeur et la géologie du fond du lac, les difficultés de sa sortie sur la rive gauche. La seconde prémisses tient à la logique autoroutière, qui ne supporte guère les détours.

Sur ces deux prémisses, le projet propose un tracé qui suit au plus serré la ligne droite la plus courte entre le Vengeron et Vallard: du Vengeron au quai Gustave-Ador en longeant la rive droite du lac à faible profondeur, puis en souterrain du quai Gustave-Ador jusqu'au vallon de la Seymaz, et enfin rejoignant l'antenne de Vallard par la route Blanche élargie.

On verra plus loin que ce tracé répond également aux impératifs d'une traversée ferroviaire.

Un réseau ferroviaire maillé, la panacée

Lors de la mise en service du Ceva, un certain nombre de questions se poseront, ou auront dû être résolues:

- Dans son extension actuelle, la gare de Cornavin ne suffira pas à accueillir tous les trains prévus.
- La gare de l'aéroport a déjà aujourd'hui atteint sa limite de capacité, en accueillant six (exceptionnellement sept) trains par heure. Conçue à son origine comme gare «traversée», elle est en impasse, sans voie de garage; les manœuvres de rebroussement y sont laborieuses, dévoreuses de place et de temps.

- Les temps de parcours de certains trajets seront peu attrayants.
- L'offre de trajets directs, sans changement de trains, sera modeste.

Pour répondre à ces questions, le présent projet propose de réaliser deux boucles qui forment un réseau maillé.

La première boucle s'établit grâce à une traversée ferroviaire du lac. Décrite dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, à partir de Cornavin, elle passe par Saint-Jean, Lancy Pont-Rouge, Carouge Bachet, Champel, Eaux-Vives, Vengeron, Pregny-Chambésy, Sécheron, Cornavin.

La seconde boucle s'établit entièrement sur rive droite en prolongeant l'antenne de la ligne de l'aéroport jusqu'à la ligne de Lausanne dans la région du Vengeron, comme cela avait été prévu d'emblée, en 1985. Décrite dans le sens des aiguilles d'une montre, elle part de Cornavin, passe à Saint-Jean, Châtelaine, Aéroport, Grand-Saconnex, Vengeron, Pregny-Chambésy, Sécheron, et s'achève à Cornavin.

Les deux boucles ont en commun le tronçon Saint-Jean - Cornavin - Vengeron. Le vallon du Vengeron se prête bien à la construction des différents raccordements nécessaires. La traversée du lac y trouve tout naturellement son portail de rive droite. A l'autre extrémité de la traversée, c'est au coude que le Ceva dessine immédiatement à côté de la gare des Eaux-Vives qu'elle se raccorde, dans les deux directions. Le tracé de la traversée ferroviaire du lac se superpose parfaitement à celui de la traversée autoroutière.

Ces deux mailles sont rattachées aux trois lignes qui convergent vers Genève depuis Annemasse, Nyon-Coppet, et La Plaine. Ce sont ainsi six lignes qui sont formées, passant toutes par Cornavin, qui garde sa fonction centrale: Annemasse - Aéroport, Annemasse - Champel, Coppet - Aéroport, Coppet - Champel, La Plaine - Aéroport, La Plaine - Champel. Ce dispositif de six lignes est complété par une ligne circulaire.

A Cornavin, ce réseau maillé permet de réduire de 22 trains par heure la charge de la gare tout

en offrant la même fréquence de desserte à toutes les gares du réseau. Il rend inutile l'extension du nombre de voies en gare de Cornavin. Deux facteurs rendent possible cet extraordinaire résultat.

Pour faire comprendre le premier, je propose un exemple. Deux tracés s'offrent au voyageur qui de Coppet souhaite rejoindre Carouge Bachet: il peut passer par Cornavin et rejoindre en 30 minutes Carouge Bachet en parcourant la boucle dans le sens des aiguilles d'une montre; deux trains par heure font ce trajet. Il peut aussi choisir de traverser le lac, passer par les Eaux-Vives, et parcourir la boucle dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, également en 30 minutes; deux trains par heure également font ce trajet. Quatre possibilités par heure s'offrent ainsi à lui pour se rendre à Carouge Bachet. Alors qu'elle est desservie quatre fois par heure, la gare de Carouge Bachet n'est parcourue que par deux trains par heure et par sens. Sans maillage, sans traversée du lac, ce seraient quatre trains par heure et par sens qui seraient nécessaires pour assurer la même fréquence de quatre dessertes par heure.

Cornavin bénéficie de la même réduction. Le maillage du réseau réduit de moitié le besoin de capacité d'accueil des trains métropolitains de la gare de Cornavin. L'économie de charge est considérable: huit trains par heure et par sens.

Le second des facteurs qui soulagent la gare de Cornavin résulte de la circulation dans un seul sens des six trains Intercités et Interrégionaux. Venant de Lausanne et de Nyon, ils parcourront la boucle de l'aéroport dans le seul sens des aiguilles d'une montre et ne feront que traverser les gares de Cornavin et de l'aéroport pour poursuivre leur chemin vers Nyon et Lausanne, sans rebroussement. L'avantage du maillage est immense: il soulage Cornavin de huit trains circulant en direction de l'ouest, et de quatorze trains circulant vers l'est. Le maillage rend l'extension de la gare de Cornavin inutile.

A l'aéroport, le maillage changera du tout au tout le fonctionnement de la gare, qui sera désormais exploitée comme cela était initialement prévu. Elle pourra accueillir sans

aucun agrandissement les sept trains métropolitains prévus par heure et par sens et les six trains Intercités et Interrégionaux qui ne circuleront que dans la direction est: en tout treize trains par heure en direction nord-est, et sept en direction sud-ouest s'y arrêteront. Les trains Intercités et Interrégions seront à partir de Cornavin forcés au détour par l'aéroport. Les voyageurs de la région genevoise qui voudront se diriger vers Lausanne auront le choix de se rendre à Cornavin pour prendre le train, prolongeant certes leur trajet de six minutes, ou directement à l'aéroport, qui sera bien desservi par le réseau métropolitain.

Le maillage offre encore deux avantages. Il multiplie les possibilités de trajets directs. Toute gare du réseau central (à l'intérieur du triangle Annemasse - La Plaine - Coppet) peut être atteinte en direct, sans changement de train, depuis n'importe quelle autre gare du réseau central, à une fréquence minimum de deux trains par heure, le plus souvent à une fréquence de quatre trains par heure.

Le maillage court-circuite enfin certains trajets dissuasifs, par exemple entre la rive droite et les Eaux-Vives. Le détour de près d'un quart d'heure qu'impose à ce trafic le passage par Cornavin et La Praille affaiblit la compétitivité et l'attrait du rail.

Une économie de 2,6 milliards de francs

Sur deux tronçons au moins, le réseau ferroviaire et le réseau autoroutier du futur se superposent parfaitement bien. La traversée du lac est le cas le plus significatif. Il en découle une conclusion frappante: même si les échéances de réalisation de la traversée ferroviaire et de celle de la traversée autoroutière n'étaient pas les mêmes, il serait raisonnable de les réaliser simultanément pour des raisons d'économie financière, d'économie d'espace, d'économie de désordres. Or il se trouve que l'échéance est la même pour les deux. Un autre tracé suscite la même réflexion, celui qui longe l'aéroport depuis la gare jusqu'au ruisseau du Vengeron. Il est prévu à échéance prochaine d'élargir l'autoroute pour en augmenter la capacité. Il serait déraisonnable de

ne pas étudier simultanément le prolongement de la ligne ferroviaire, prévu de tous temps, dont le tracé sous la plate-forme de l'autoroute est réservé.

L'ensemble du [projet](#) présenté ici est devisé à 4,1 milliards. Il rend caducs des projets d'un montant de 6,7 milliards. Il en résulte donc une économie de l'ordre de 2,6 milliards.

Ce magazine est publié par [Domaine Public](#), Lausanne (Suisse). Il est aussi disponible en édition eBook pour Kindle (ou autres liseuses) et applications pour tablette, smartphone ou ordinateur.

La reproduction de chaque article est non seulement autorisée mais encouragée, pour autant que soient respectées les conditions de notre [licence CC](#): publication intégrale et lien cliquable vers la source ou indication complète de l'URL de l'article.

Abonnez-vous gratuitement sur [domainepublic.ch](#) pour recevoir l'édition PDF de DP à chaque parution. Faites connaître DP - le magazine PDF à imprimer, l'eBook et le site - autour de vous! Vous pouvez aussi soutenir DP par un [don](#).

Index des liens

La propriété n'est pas un droit naturel

Mandat de négociation avec l'Union européenne

<http://www.admin.ch/aktuell/00089/index.html?lang=fr&msg-id=51490>

<http://www.tagesanzeiger.ch/schweiz/standard/Fussfesseln-fuer-den-Schweizer-Aussenminister/story/15970349>

http://www.cvce.eu/obj/discours_de_jacques_delors_devant_le_parlement_europeen_17_janvier_1989-fr-b9c06b95-db97-4774-a700-e8aea5172233.html

<http://www.domainepublic.ch/articles/24967>

http://www.tv.admin.ch/fr/archiv?video_id=922

Vaud: qui a peur de la Cour des comptes?

<http://www.domainepublic.ch/articles/24997>

<http://www.vd.ch/autorites/cour-des-comptes/rapports-et-communiqués/>

http://www.publidoc.vd.ch/guestDownload/direct?path=/Company%20Home/VD/CHANC/SIEL/antilope/objet/CE/Communiqu%C3%A9%20de%20presse/2010/04/341819_Rapport_Cour_des_Comptes_CPCL_20100430_788549.pdf

http://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/organisation/gc/fichiers_pdf/2012-2017/17_LCComptes_FAO.pdf

Genève: boucler ensemble réseau ferroviaire et autoroutier

<https://sites.google.com/site/geneverailroute/etude>

<https://sites.google.com/site/geneverailroute/etude>