**Zeitschrift:** Domaine public
**Herausgeber:** Domaine public
**Band:** 30 (1993)
**Heft:** 1152

**Artikel:** Grande vitesse : Genève et ses gares
**Autor:** Kesselring, Adrien
**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-1011854

**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:** 14.07.2025

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

GRANDE VITESSE

# Genève et ses gares

***Nous présentions il y a deux semaines le choix qui s'offre à Genève pour son raccordement au réseau TGV français. Un lecteur nous propose ses réflexions sur ce même sujet.***

**ADRIEN KESSELRING**
ingénieur EPFZ

Les trois solutions, dont on parle, si on veut objectivement dégager la meilleure, ou que l'on tait, si on veut imposer l'une d'elles en ignorant les autres, ont été brièvement présentées dans l'article «Genève et ses trois gares» (DP nº 1150):
1. Genève – Bussigny – Vallorbe – Paris (moins de 2 h. 30 pour Genève – Paris sans arrêt, la moins chère à construire);
2. Genève – Mâcon – Paris (ligne la plus directe: 2 h. 15 pour Genève – Paris sans arrêt, la plus chère à construire avec 35 kilomètres de tunnels);
3. Genève – Chambéry – Lyon – Paris (2 h. 40 pour Genève – Paris sans arrêt, plus longue de 75 à 110 km que 1, respectivement 2).

Vu de Genève le défaut majeur de la solution 1 est de n'apporter aucun gain de temps vers Lyon et le sud. Toutefois près de 80% des voyageurs actuels vont vers Paris et 20% seulement vers le sud. Donc une amélioration vers Paris est largement prioritaire et, vu l'extension du réseau TGV vers le Benelux et l'Angleterre, le restera.

La solution 3 n'est pas avantageuse vers Paris, car les kilomètres supplémentaires seront facturés à l'usager. A terme la liaison 3 sera excellente vers Lyon, le Midi, l'Espagne, Turin. Encore faut-il qu'il y ait assez de voyageurs pour ces directions. La construction de cette ligne risque d'être fort chère, les régions très habitées comme celles de Chambéry et d'Annecy exigeant de nombreux tunnels.

Il est clair que la Suisse devra fortement contribuer aux investissements pour les traversées du Jura (Vallorbe – Dole ou Genève – Bourg) ou pour Chambéry – Annecy – Genève. En tant que principal payeur, la Suisse devrait jouer un rôle actif dans le choix des variantes.

Un élément essentiel à considérer: le trafic actuel vers Paris est fourni à 56% par Genève et à 44% par le Chablais et le pays de Gex; la plupart des voyageurs français empruntent la ligne du pied du Salève Annemasse – Saint-Julien – Bellegarde, qui passe à proximité de la bretelle CFF de la Praille (3 kilomètres à vol d'oiseau).

Relier la ligne SNCF du pied du Salève directement au réseau CFF, de Bossy à La Praille, s'impose tant pour le trafic régional que pour la future ligne TGV directe Genève – Paris. Des liaisons rapides Evian – Thonon – Annemasse – Cornavin remplaceraient les autocars vers la gare routière.

## De nouvelles gares ?

Au XIXe siècle la gare Cornavin a été construite dans la nature, la ville de Genève se trouvant sur la rive gauche. Mais entre temps Cornavin est devenu à son tour un centre vital, d'où rayonnent les transports publics. Une gare est essentiellement un nœud de correspondances, où l'on passe d'un moyen de transport à un autre, d'un train à un autre. Genève ferroviaire étant actuellement presqu'un cul-de-sac, elle n'a pas assez conscience de ce rôle fondamental. Cette fonction vaut bien quelques minutes supplémentaires de voyage, largement compensées par les commodités de ce lieu central. La bretelle du Chablais par La Praille doit aboutir à Cornavin, le TGV pour Paris doit partir de Cornavin. C'est là qu'arrivent les trains du reste de la Suisse, avec des voyageurs heureux d'y trouver des correspondances vers la France et vice versa.

## Une gare Genève-Sud ?

Dans l'optique d'une Genève tournée vers la France, on peut passivement attendre que le TGV relie à grande vitesse d'abord Chambéry, puis Annecy, enfin le Chablais et que soit construite une gare de Genève-Sud en pleine campagne, au pied du Salève. On pourrait y faire un immense parking pour les voitures privées, mais ce serait la seule *correspondance* entre deux moyens de transport, qui serait bien résolue. Une navette ferroviaire vers Cornavin obligerait les voyageurs à changer deux fois de train, avec des marges d'horaire qui ne feraient qu'allonger les durées de voyage.

Cette solution passive est l'idéal pour le ministre des transports français, M. Bosson, maire d'Annecy. Avec le potentiel de Genève derrière soi, Annecy a des chances d'être reliée à la grande vitesse. Pour Genève c'est un faux calcul; même pour cette solution franco-française, on demandera à la Suisse une forte contribution. Autant donner une contribution rentable et modeste de suite pour le tracé le plus facile par Vallorbe et avoir une liaison Genève – Paris dans cinq ans, avec 2 h. 30 de voyage, que d'attendre quinze à vingt ans pour la solution par Chambéry, avec 2 h. 40 de voyage et, en plus de notre contribution financière, un prix de billet incluant 20% de kilomètres supplémentaires.

## Les problèmes techniques

Avec le trafic supplémentaire escompté, avec les nouveaux usagers du rail que l'on veut ainsi attirer, des problèmes techniques vont se poser: engorgement de Cornavin si tous les trains arrivent ensemble, partent ensemble, surcharge de la ligne Genève – Bussigny, traction multicourants par delà les frontières, problèmes de capacité pour faire circuler encore des trains régionaux et marchandises, etc. Grâce à l'emploi des techniques modernes de sécurité entre trains qui se suivent et grâce à des compromis acceptables pour les usagers, on pourra trouver des solutions d'un coût supportable, d'un coût en rapport avec les avantages donnés et non pas des solutions de prestige. ■

### CE QUI EXISTE

A part la gare principale Cornavin il existe une gare des Eaux-Vives, terminus de la ligne SNCF Annemasse – Genève, et la nouvelle gare de l'aéroport.

La gare des Eaux-Vives est sans avenir ferroviaire. Trop loin du centre ville elle est peu utilisée par les habitants du Chablais.

La gare de l'aéroport est un cul-de-sac. Prévue pour faciliter le transfert des voyageurs vers les avions, les Genevois ne s'en servent guère.

La gare Cornavin ne reçoit les trains que de deux directions: au nord de Nyon et la Suisse, à l'ouest de Bellegarde, Paris et Lyon. La direction ouest s'est enrichie récemment des bretelles double-voies vers la Praille (trains de marchandises) et vers l'aéroport.