

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 67 (1941)

Heft: 12

Artikel: La ligne de raccordement entre les gares genevoises de Cornavin et des Eaux-Vives

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-51333>

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: 22.01.2025

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

La ligne de raccordement entre les gares genevoises de Cornavin et des Eaux-Vives.¹

Genèse du projet.

Les efforts faits par Genève pour créer une communication par chemin de fer entre la ville et la Savoie ont déjà commencé lors de l'établissement de la ligne Lyon-Genève et de la continuation de cette ligne jusqu'à Lausanne (1858). Le 22 juin 1877, les Chambres fédérales accordèrent à l'Etat de Genève une concession pour un chemin de fer de Genève à la frontière française près d'Annemasse, par Carouge et Chêne. Le Conseil fédéral tâcha d'obtenir du gouvernement français qu'il se déclarât d'accord de raccorder les réseaux suisses et savoyards à Annemasse. Dans la convention conclue le 14 juin 1881, les deux gouvernements s'engagèrent à assurer la construction de la partie de la ligne se trouvant sur leur territoire. Jusqu'à présent, seul un premier tronçon de cette ligne de raccordement, soit le parcours Eaux-Vives-Annemasse, a été construit. Ce tronçon, d'une longueur de 4,2 km, a été inauguré en 1888 et l'exploitation en est assurée depuis lors par la compagnie française du P. L. M.

Lors de l'achèvement du percement du Simplon, le canton de Genève s'efforça d'obtenir la place qui lui revenait sur la nouvelle artère internationale et il procéda à l'étude d'une ligne à travers le Jura, Lons-le-Saunier-Genève (chemin de fer de la Faucille) qui concurrençait le Frasné-Vallorbe et devait relier Genève à la ligne directe Paris-Milan. Le problème ferroviaire genevois se compliqua ainsi du fait que la question du chemin de fer de la Faucille vint s'ajouter à celles de la ligne de raccordement et du rachat de la ligne Genève-La Plaine. Après de longues négociations, la délégation de chemins de fer du Conseil fédéral et les représentants du Conseil d'Etat genevois arrêtèrent le programme suivant pour résoudre les questions ferroviaires genevoises :

- Rachat de la ligne Genève-La Plaine.
- Remise de l'exploitation de la gare de Cornavin aux C.F.F.
- Agrandissement de la gare de Cornavin par les C.F.F.
- Construction par les C.F.F. de la ligne de raccordement Cornavin-Eaux-Vives, moyennant une subvention du canton de Genève.

¹ Ce texte a été obligeamment mis à notre disposition par la Direction générale des Chemins de fer fédéraux. Il s'agit d'un rapport établi par M. Nydegger, ingénieur et chef de section pour l'infrastructure à la division des travaux et des usines électriques. (Réd.).

Construction du chemin de fer de la Faucille dans un délai donné.

La convention franco-suisse des voies d'accès au Simplon conclue le 18 juin 1909, qui s'étend à toutes les questions ferroviaires existant entre les deux pays, met à la charge de la Confédération l'obligation de construire, sur la base d'un plan technique et financier à arrêter avec le gouvernement de Genève, le raccordement de la gare de Cornavin à celle des Eaux-Vives. Aux termes de la convention, l'exécution de cet engagement ne s'impose toutefois à la Suisse qu'autant que la réalisation du projet de la Faucille est assurée.

Au cours des pourparlers ultérieurs avec le gouvernement genevois et donnant suite au désir des autorités et de la population du canton de Genève, le Conseil fédéral décida de consentir à la construction du chemin de fer de raccordement sans faire dépendre celle-ci de l'exécution du projet de la Faucille. Il s'engagea cependant à n'accélérer les travaux que si le canton, bénéficiaire presque exclusif de la ligne, prenait à sa charge une importante partie des dépenses. Finalement, en raison des grandes constructions incombant aux C. F. F., on convint de fixer d'aussi longs délais que possible pour le commencement et l'achèvement des travaux.

La convention du 7 mai 1912 conclue entre la Confédération suisse et le canton de Genève et que les Chambres ont approuvée par la loi portant sur le développement



Situation. — Echelle 1 : 50 000.

Publication autorisée officiellement le 14. 5. 41, conformément à l'A. C. F. du 3. 10. 39.

du réseau des Chemins de fer fédéraux sur territoire genevois, du 10 juillet 1912, stipule entre autres ce qui suit au sujet de la ligne de raccordement entre les gares genevoises de Cornavin et des Eaux-Vives :

La construction de la ligne de raccordement commencera le 1^{er} janvier 1918 au plus tard. La dépense d'établissement sera supportée par les Chemins de fer fédéraux. La Confédération et le canton de Genève y contribueront chacun pour un tiers, par une subvention à fonds perdu.

La base de cette convention était constituée par un avant-projet qui prévoyait le tracé de ligne représenté en pointillé simple sur la carte ci-jointe à 1 : 50 000. L'infrastructure devait être aménagée pour une future double voie. On avait donné à la ligne de raccordement un tracé permettant de la faire partir d'une gare à rebroussement située à Beaulieu, au nord-ouest de Cornavin, gare dont le projet était alors au premier plan des discussions. En conséquence, la ligne de raccordement ne bifurquait de la ligne Genève-La Plaine qu'au cimetière de Châtelaine, soit assez loin du côté ouest. La ligne traversait le Rhône là où se trouve actuellement le *pont Butin*. Les Chemins de fer fédéraux et le canton de Genève se mirent d'accord de construire ce pont en commun et à deux étages, l'un pour une ligne à double voie et l'autre, au-dessus, pour une route de 20 m de large. La part des frais mise à la charge de la ligne de raccordement fut fixée au montant qu'il aurait fallu consacrer à la construction d'un pont de chemin de fer entièrement indépendant.

La construction du pont Butin, que le canton de Genève commença en 1916, se heurta à des difficultés imprévues ; il en résulta des retards et un important surcroît de frais, dont la répartition exigea d'assez longs pourparlers. Entre temps, les études et les négociations poursuivies en vue de résoudre la question de la gare de Genève furent menées à bonne fin et on arriva à la conclusion qu'il valait mieux maintenir la gare à Cornavin et agrandir les installations existantes. La transformation de la gare de Cornavin passa dès lors au premier plan et la construction de la ligne de raccordement dut être renvoyée à plus tard. L'emplacement de la gare principale étant désormais fixé, ce qui n'était pas le cas au moment où la convention de 1912 fut signée, on procéda à une nouvelle étude du chemin de fer de raccordement et détermina un tracé plus rationnel et plus économique de cette ligne, la traversée du Rhône étant reportée de 800 m en amont. Avec cette variante et la gare de La Praille étant maintenue à l'endroit primitivement envisagé, la longueur de la ligne à construire se trouve raccourcie d'environ 800 m et la longueur exploitée, c'est-à-dire la distance entre les gares de Cornavin et des Eaux-Vives, d'environ 1740 m.

L'accord du 19 février 1924, approuvé par arrêté du 30 mai 1924 du Conseil fédéral, prévoit la renonciation à l'ancien tracé de la ligne et à la coutilisation du pont. Il fixe en outre la date de l'exécution des travaux des différents tronçons et prescrit, comme *nouveau terme pour*

ceux du premier tronçon, Cornavin-La Praille (Lancy-Plainpalais), le délai d'une année après que l'Etat de Genève en aura fait la demande, étant toutefois entendu que celui-ci ne fera pas usage de ce droit avant le 1^{er} janvier 1929.

Au sens de cet accord, les travaux d'établissement des projets effectués depuis n'ont porté que sur le premier tronçon de la ligne de raccordement partant des « Charmilles », ramification de la ligne principale Genève-La Plaine, jusqu'à la gare de La Praille. Un projet put être soumis à cet égard au Conseil d'Etat du canton de Genève en 1929. En 1933, celui-ci demanda qu'on remaniât ce projet, en le simplifiant le plus possible pour diminuer les frais (infrastructure pour simple voie, ajournement de la construction de la gare aux voyageurs de La Praille, etc.). Il désirait en outre que l'on déplaçât la gare de La Praille vers l'ouest, c'est-à-dire vers le pied du plateau de Lancy, afin que l'on pût disposer d'un terrain suffisant entre la gare et la bordure ouest de Carouge, en vue de l'installation des établissements commerciaux et industriels que l'on aurait à desservir par des embranchements.

Le projet établi suivant ces données fut présenté en 1934 au Département fédéral des Postes et des Chemins de fer et aux Autorités genevoises ; l'Office fédéral des transports l'approuva le 29 mai 1935. Toutefois, des difficultés d'ordre financier portant sur la quote-part des frais du canton de Genève nous obligèrent à remettre à une date ultérieure l'exécution des travaux.

Le 10 juin 1939, le Conseil d'Etat du canton de Genève, se basant sur l'accord du 19 février 1924, demanda expressément que l'on entreprît la construction du raccordement Cornavin-La Praille. Il fallut faire droit à cette requête et prévoir les sommes nécessaires dans les budgets de construction de 1940 et 1941. Les événements qui se produisirent entre temps nous empêchèrent cette fois encore d'observer la clause contractuelle suivant laquelle les travaux devaient être entrepris dans le délai d'une année au plus après que nous en aurions été requis. Les projets détaillés et les autres travaux préliminaires furent cependant poussés au point que la construction pourra commencer dès que les conditions du marché du travail l'imposeront.

Il y a lieu de remarquer, par ailleurs, qu'un travail préliminaire important a déjà été effectué sur le territoire de la future gare de La Praille par la canalisation de la Drize. Ce territoire est coupé dans toute sa longueur par l'ancien lit de ce ruisseau. Le projet prévoyait de faire passer celui-ci dans un canal ouvert le long de la gare, côté est. Dans les années 1935-1938, le canton de Genève, avec l'octroi d'une subvention de la Confédération, fit canaliser la Drize et le parcours inférieur de l'Aire où chaque année des inondations se produisaient. En ce qui concerne la Drize, on préféra, pour des raisons d'hygiène et d'édilité, un canal fermé. Le consortium (Confédération, canton et C. F. F.), constitué pour la ligne de raccordement genevoise, contribua au coût de ce transfert jusqu'à concurrence des frais du canal ouvert, déduction

faite des subventions ordinaires et extraordinaires de la Confédération.

Mentionnons en outre qu'à partir de 1920, l'on fit, par mesure de prévoyance, à la charge de la ligne de raccordement, l'acquisition de tout le terrain nécessaire à la gare de La Praille, afin d'empêcher les spéculations et la construction de maisons.

Le projet du premier tronçon Genève-Cornavin-La Praille.

Ainsi que nous l'avons dit, le présent projet ne porte que sur le tronçon partant de la ramification de la ligne principale Genève-La Plaine jusqu'à la gare de La Praille celle-ci comprise. Nous ne savons pas encore si, plus tard, la ligne de raccordement sera prolongée jusqu'à sa jonction avec les chemins de fer de la Savoie, par les Eaux-Vives, ainsi que le prévoyait l'ancien projet, ou dans une autre direction.

La nouvelle ligne de raccordement bifurque de la ligne à double voie Genève-La Plaine, aux « Charmilles », à 1,3 km à l'ouest de la gare principale de Genève-Cornavin. La ligne Genève-La Plaine se trouve là dans une courbe d'un rayon de 800 m, que la nouvelle ligne vient rejoindre tangentiellement. Nous avons ainsi le cas anormal de l'aiguille de raccordement de la ligne principale vers la Plaine franchie en position déviée et de la ligne secondaire à La Praille, sans déviation. Cette solution n'était possible que grâce à l'emploi d'aiguilles à long rayon de type moderne qui, en position déviée, s'inscrivent complètement dans le rayon de 800 m de la ligne principale et peuvent, par conséquent, être franchies, même en position déviée, sans réduction de vitesse. En renonçant au tracé rectiligne de la ligne principale et à la déviation de la ligne secondaire dans la bifurcation, on a pu faire l'économie d'un transfert coûteux de la ligne principale qui passe à cet endroit dans une haute tranchée.

De suite après la bifurcation, la nouvelle ligne entre dans le tunnel de Saint-Jean, de 212 m de longueur, à construire dans une fouille ouverte ; elle parcourt ensuite un vallon latéral du Rhône qu'elle traverse à 25 m de hauteur sur un viaduc long de 190 m, près de la Jonction, où l'Arve se jette dans le Rhône. Immédiatement après le pied-droit du pont, à gauche, s'ouvre le tunnel, de 1052 m, du Bois de la Bâtie. Quatre cent mètres au sud de la sortie du tunnel, la ligne franchit l'Aire et la route cantonale qui longe ce petit ruisseau et arrive dans la grande plaine de La Praille.

Nous avons déjà fait remarquer que l'ancien projet suivant lequel l'infrastructure devait être construite pour la pose future d'une seconde voie, avait été simplifié en ce sens que l'on n'y tenait plus compte de la double voie. Il a été décidé en dernier lieu de construire le tunnel et l'infrastructure pour la double voie. Quant à la ligne elle-même, elle sera provisoirement à simple voie ; en agissant de la sorte, on a voulu tenir compte du développement, encore imprévisible, que prendra le trafic, après l'ouverture de la navigation sur le Rhône ou le raccorde-

ment direct aux chemins de fer de la Savoie. La ligne de raccordement sera électrifiée.

La gare de La Praille sera, pour le moment, construite comme gare aux marchandises seulement. On y a prévu des installations pour le service des expéditions partielles, des voies de débord, une installation de trucs-transporteurs pour le transfert des wagons à voie normale sur les lignes de tramways correspondantes. Etant donné la grande étendue de terrain, libre de toute construction, dont on dispose, on y pourra étendre les voies de débord, les voies de raccordement, etc., dans la mesure où se développeront les établissements commerciaux et industriels qui viendront probablement s'y installer. Mais il faut naturellement attendre pour voir ce que sera ce développement. Il est prévu, par conséquent, de ne pas donner dès maintenant aux installations du service-marchandises toute l'étendue projetée, mais de procéder par étapes, suivant les besoins.

La distance qui séparera le bâtiment aux voyageurs de Genève-Cornavin et le milieu de la gare aux marchandises de La Praille sera de 4,4 km.

Les frais du présent projet de la ligne de raccordement Cornavin-La Praille (celle-ci comprise), avec l'infrastructure pour double voie des ouvrages principaux, sans les terrains acquis par mesure de prévoyance, sont évalués à 12 870 000 francs. La Confédération, le canton de Genève et les C. F. F. y participeront à raison d'un tiers chacun.

Berne, novembre 1940.

CORRESPONDANCE

M. le professeur A. Paris, président de la section vaudoise de l'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin, a bien voulu nous transmettre, aux fins de publication dans notre périodique, les remarques suivantes qui lui furent suggérées par la lecture de l'intéressante étude de M. Kunz, publiée en première page du présent numéro et intitulée Le canal de Plainpalais. (Réd.)

M. Kunz-Bard, ingénieur, a eu l'excellente idée de s'atteler à ce problème épineux que représente, dans le tracé du futur canal transhelvétique, le passage de la ville de Genève. Son point de vue n'étant toutefois pas le nôtre nous nous permettons de faire ici les quelques remarques que voici.

Le canal transhelvétique, riche en eau et n'ayant qu'une cinquantaine d'écluses entre Lyon et Bâle, est mieux préparé à satisfaire au transit international que le canal actuel français par la Saône et le Doubs, difficile à alimenter en eau à son bief de partage Montbéliard-Belfort-Montreux et au delà, et que ses 170 écluses jusqu'à Strasbourg font maintenant un ouvrage désuet : il date, en effet, de plus d'un siècle. C'est donc précisément le transit entre nord et sud, en particulier de Marseille à Ulm sur le Danube, qui justifie l'aménagement du canal