

COINTRIN EN TRAIN

Le rail à l'heure du jet

A l'époque du jet, tout commence et finit en train! Ce sont les Chemins de fer fédéraux qui l'affirment. Du coup, ils relient les gares aux aéroports. Zurich a montré l'exemple, il y a sept ans, Genève s'y met le 31 mai prochain. Via le rail, le tarmac genevois n'est plus qu'à six minutes du centre-ville. Et en l'an 2015, près de trois millions de voyageurs emprunteront la nouvelle ligne.

Prendre l'avion, se retrouver en quelques heures à des milliers de kilomètres... La belle affaire. Mais gagner l'aéroport tient souvent du parcours du combattant. Qu'à cela ne tienne! Bon nombre de cités ont déjà procédé au mariage de raison entre avion et train. Londres, Paris, Francfort, Amsterdam, Düsseldorf et... Zurich amènent le voyageur au check in de départ sur une banquette ferrée.

A Genève, ce sont six kilomè-

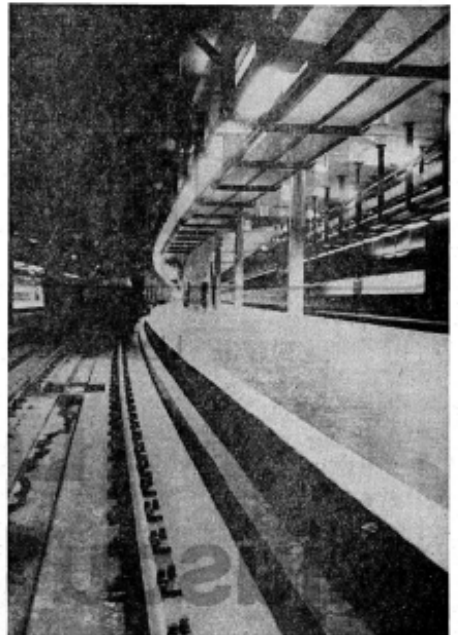
tres de rails qui relient désormais Cornavin à Cointrin. La nouvelle gare est située à deux pas de l'aéroport. Quais hauts, chariots à bagages, escaliers mécaniques, ascenseurs, accès directs aux halls de départ et d'arrivée de l'aéroport, tout a été pensé pour que le voyageur passe du train à l'avion sans effort. Une liaison piétonne conduit à Palexpo, une autre à un immense parking de 3 000 places, le plus grand de Suisse. Une galerie marchande ouvrira ses portes en septembre. Le lieu est appelé à devenir un centre névralgique de communications, qui attirera aussi la clientèle genevoise.

Mieux, la gare de Genève-Aéroport connecte l'aéroport aux 5 000 km du réseau CFF et à ses 1859 destinations en Suisse. Grâce au système «Bagages-Flux», de nombreuses gares proposent d'accepter les bagages, ce qui évite de la faire ensuite à l'aéroport. L'aéro-

port sera tête de ligne pour tous les trains rapides quittant Genève; il sera terminus pour tous ceux qui s'y rendent. Lausanne sera reliée à l'aéroport à la cadence moyenne d'un train toutes les 20 minutes!

Particularité de fonctionnement: une partie des convois redescendront ensuite à Cornavin pour y subir contrôle et entretien; ces convois de «services» serviront au trafic régional. La nouvelle ligne sera d'emblée parcourue par plus de deux cents trains par jour!

Le coût du raccordement, y compris la gare de Genève-Aéroport et les adaptations en gare de Cornavin: 279 millions de francs. Dont 6% sont à la charge du Canton de Genève, la Confédération (41%) et les CFF (53%) se partageant la plus grosse part de la facture.



LE TRAIN COINTRIN: à six kilomètres de la ville. (Photo Interpresse-Roh)



JEAN-PHILIPPE MAÎTRE EXPLIQUE

« Un atout formidable pour la Suisse romande »

«L'ouverture de la ligne Genève-aéroport est un plus pour toute la Suisse romande», dit Jean-Philippe Maître. Le chef de l'économie publique genevoise relève l'importance économique de la nouvelle ligne. Mais il annonce aussi, d'ores et déjà la mise à l'étude d'autres projets ferroviaires genevois d'une importance décisive pour le trafic dans la ville du bout du lac.



«Portes ouvertes» à Genève-Aéroport
Les 30 et 31 mai 1987, le public pourra visiter librement la nouvelle gare de Genève-Aéroport.
Samedi 30 mai: trains-navette gratuits toutes les 20 minutes entre Genève et Genève-Aéroport. Poolium d'animation avec la Radio suisse romande.
Dimanche 31 mai: premier jour de service normal. 104 trains dans chaque sens!
Les deux jours, vente philatélique dans le bureau de poste automobile stationné à Genève-Aéroport.

PROPOS RECUEILLIS PAR ANDRÉ CRETENAND

(A.C.) - Que signifie l'ouverture de la ligne Genève-aéroport pour l'économie genevoise?
(J.-P. M.) - Il est difficile de limiter l'analyse au seul canton de Genève. Le bassin naturel de l'aéroport devrait s'étendre jusqu'à Berne. La ligne est un instrument touristique de première qualité pour la Suisse romande. Imaginez: le touriste parisien dépose ses valises à l'aéroport Charles-de-Gaulle et la ramène à la gare de Sierny! D'autre part, si le «rectangulaire» d'ore se développe, c'est grâce au formidable réseau de communications de Cointrin. Le raccordement au rail est aussi de première valeur pour Palexpo et les manifestations qui s'y déroulent. Nous espérons que les visiteurs de Suisse allemande viendront à Palexpo en train.

- N'assiste-t-on pas à la naissance d'un nouveau quartier d'affaires?
- Oui. Mais il s'accroît que le haut de gamme. Le prix des bureaux y est élevé. Cela pose d'ailleurs un problème. D'abord, la demande de surfaces administratives, à coût moyen, telle qu'elle existe à Genève, ne sera pas satisfaite pour autant. Ensuite, le développement auquel on assiste est fragile. Beaucoup d'entreprises innovatrices installées à Cointrin ne sont pas nées à Genève et peuvent partir du jour au lendemain.

- Comment l'Etat peut-il à la fois encourager un tel développement économique et éviter le surdéveloppement de Genève?
- De manière générale, le critère à un développement qualitatif de Genève. Mais il est logique que, dans une zone de manœuvres, où les prix sont chers, ce soit un type d'occupation très dense qui se soit imposé.

- Quels sont les avantages concrets pour les Genevois?
- D'abord la liaison fonctionne comme une nouvelle ligne régionale entre ville-aéroport. Ensuite, les pendulaires de la rive droite, confrontés chaque jour aux bouchons routiers à l'entrée de Genève, voudront sans doute bénéficier des avantages de parking pi de l'aéroport, le plus grand de Suisse.

- Genève se retrouve avec deux gares sur la rive droite. Cela ne va-t-il pas poser des problèmes?
- En fait, le site de Cornavin va se modifier. C'est Cointrin qui devient site de ligne. Et qui sera bientôt saturée parce qu'elle est une ligne cul-de-sac. Pour assurer le trafic avec Nyon, il faudrait une ligne vois. Mais celle-ci poserait des problèmes techniques à la gare de Cornavin. D'où le projet de construire la même voie jusqu'à Bellevue et de bifurquer ensuite vers Cointrin. Genève pourrait ainsi absorber le trafic pendulaire de la rive droite. Les prévisions annoncent pour 1990 près de 17 000 emplois dans le secteur.

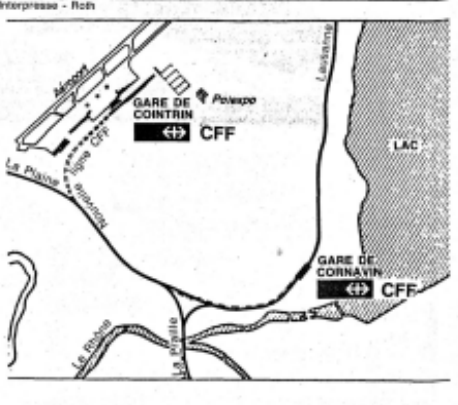
- Le secteur est en manque de transport local...
- Oui. Mais le choix d'un type de transport plutôt que d'un autre est lié au choix de la croix ferroviaire ou du métro léger. Car la qualité de ce transport dépendra de ses connexions avec le réseau existant. Il est d'ailleurs très intéressant de constater que ce sont des milieux privés qui présentent des solutions à ce problème. Jusqu'à présent, on a toujours estimé que l'Etat devait prendre en compte les transports collectifs.

- Par rapport à Zurich-Kloten, Genève-Cointrin se raccorde au réseau ferroviaire avec beaucoup de retard. A qui la faute?
- Il régnait un peu partout un manque de motivation. Et pendant longtemps, on a ralenti les investissements d'adaptation de l'infrastructure aéroportuaire. C'est M. Alain Borer qui a eu le mérite de relancer le dossier. Mais

on est passé à côté des subventions pour les prochaines adaptations de l'aéroport; dont le prochain agrandissement de l'aéroport sur son aile ouest.

- Où se sont les autres projets ferroviaires de Genève?
- Nous demeurons à la Confédération, avec les Vaudois, la construction d'une ligne vers Nyon-Genève. Le dossier est à l'étude. Par ailleurs, Genève avait mis de côté le dossier de la ligne La Prairie-les Eaux-Vives, pour réaliser en priorité la liaison avec l'aéroport. Dès le début de cette lignature, le Conseil d'Etat a repris contact avec la Confédération et les CFF, et un groupe de travail, formé des représentants des trois parties, a été mis en place. Notez que la ligne La Prairie-les Eaux-Vives est inscrite dans une Convention de 1912!

Nous estimons que la ligne est d'intérêt national. Depuis peu, les Eaux-Vives sont connectées avec Annemasse où il n'est pas exclu que le TGV arrive un jour. Mais la priorité, pour l'instant, est la liaison Cornavin-Bachel-de-Pesay, actuellement réservée au trafic marchandises, qui va être adaptée pour les besoins du trafic voyageurs.



Quand la chaleur pose un problème:

Les climatiseurs TOSHIBA

La solution économique pour les bureaux, centres de calcul, locaux de vente, caves, fromageries, ateliers, etc. La vaste gamme Toshiba offre des modèles mobiles, sur consoles, des appareils muraux, à monter sur fenêtre ou au plafond et nous permet de vous apporter une solution optimale à vos problèmes!

Demandez la documentation détaillée dans un magasin spécialisé ou directement chez:

KRÜGER + CO.
100, Lausanne, tél. 021 / 32 92 90
succursales: Münsingen BE, Hölstein SO, Degersheim SO, Dettolden ZH, Samedan GR, Cordoba TI.

KRÜGER