

79.087

**Message  
relatif au raccordement ferroviaire de l'aéroport  
de Genève**

du 10 décembre 1979

---

Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous soumettre, par le présent message, un projet d'arrêté fédéral relatif à la construction et au financement du raccordement de l'aéroport de Genève au réseau des Chemins de fer fédéraux; nous vous proposons de l'approuver.

Veillez agréer, Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

10 décembre 1979

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Hürlimann

Le chancelier de la Confédération, Huber

---

## Vue d'ensemble

*Lors des débats parlementaires relatifs au raccordement de l'aéroport de Zurich au réseau des Chemins de fer fédéraux (FF 1974 I 1149), les rapporteurs des commissions et un grand nombre de députés ont exigé l'élaboration d'un projet similaire pour l'aéroport de Genève.*

*Nous sommes aujourd'hui en mesure de donner suite à cette requête.*

*La solution retenue entraîne des investissements de 189 millions de francs. Le total des coûts annuels (amortissements, intérêts, entretien et exploitation) se montera à quelque 19 millions de francs. Les recettes supplémentaires des CFF s'élèveront à 11 millions de francs par année lors de l'ouverture de la ligne et à 17 millions en cas de pleine utilisation de l'aéroport.*

*La rémunération moyenne du capital investi est inférieure au taux du marché. Pour que l'exploitation de la ligne de raccordement soit rentable pour les CFF, 40 pour cent des frais de construction devront être pris en charge par les pouvoirs publics (Confédération et canton de Genève). Le Conseil d'Etat genevois se dispose à demander une contribution de 12 millions de francs au Grand Conseil, qui a déjà approuvé le principe de la participation financière. La part de la Confédération atteindra donc 64 millions ou 33,6 pour cent, soit un pourcentage identique à celui qui avait été fixé pour la ligne de l'aéroport de Zurich. Les parties concernées devront en outre compenser le renchérissement, proportionnellement à leur contribution de base.*

# Message

## 1 Partie générale

### 11 Situation initiale

#### 111 Efforts accomplis par Genève pour mieux relier la ville aux réseaux ferroviaires, routiers et aériens

Les efforts fournis par Genève dans le passé pour relier la ville aux réseaux ferroviaires et routiers internationaux n'ont malheureusement guère été couronnés de succès. La politique suivie par la France en matière de construction ferroviaire et routière a pratiquement abouti au contournement de la région genevoise. Lorsque les lignes ferroviaires situées sur territoire genevois passèrent à la Confédération, une convention a été signée (FF 1912 III 660) qui oblige les CFF à construire une ligne de jonction entre la gare de Cornavin (terminus actuel des trains directs CFF) et celle des Eaux-Vives (terminus des trains régionaux en provenance de Haute-Savoie); ce raccordement n'a pas été réalisé jusqu'à ce jour. La convention est encore en vigueur aujourd'hui et le canton de Genève a intérêt à ce qu'elle soit maintenue, afin notamment de résoudre les problèmes de circulation inhérents à une telle agglomération. Le Conseil d'Etat genevois est cependant disposé, au profit du raccordement de l'aéroport, à renoncer jusqu'à l'an 2000 à faire valoir les droits que lui confère l'accord précité.

Tout comme Genève, la Suisse romande tout entière n'est pas très bien reliée aux réseaux routiers et ferroviaires internationaux. Sur les 10 principales gares-frontière de notre pays, trois seulement se trouvent en Suisse occidentale. La plus fréquentée, Brigue, sert surtout au trafic entre la Suisse alémanique et l'Italie. De nombreuses villes de la Suisse romande sont situées en dehors du réseau ferroviaire international.

En ce qui concerne le trafic aérien, Genève a su s'intégrer au réseau mondial grâce à l'aéroport de Cointrin. Ouvert en 1922 déjà, il fut le premier de Suisse à être doté d'une piste en béton (1937). Il semble remplir certaines fonctions qui, dans les villes mieux intégrées au réseau ferroviaire, sont attribuées au chemin de fer.

#### 112 Importance économique de l'aéroport de Genève

En Suisse, la zone d'influence de l'aéroport de Genève s'étend aux cantons de Genève, Vaud, Neuchâtel, Fribourg et Valais, ainsi qu'à la partie ouest du canton de Berne. Un quart de la population nationale, 40 pour cent de toutes les sociétés anonymes inscrites au registre du commerce ainsi que 40 pour cent de tous les lits de l'industrie touristique suisse (hôtellerie et parahôtellerie) se trouvent dans cette région. La zone d'apport englobe en outre toute la Haute Savoie ainsi qu'une grande partie de la Vallée d'Aoste et des départements de Savoie, de l'Ain et du Jura.

Près de la moitié des passagers aériens en provenance ou à destination de

Genève-Cointrin sont des fonctionnaires, diplomates, hommes d'affaires ou touristes étrangers pour qui cet aéroport représente la porte d'entrée en Suisse. D'après sa population, Genève occupe la 311<sup>e</sup> place dans la liste des villes européennes, mais son aéroport figure déjà au 17<sup>e</sup> rang. Par rapport à sa zone d'influence, la part de Genève au trafic local des aéroports suisses est extrêmement élevée. En 1978, on y a enregistré 4 572 000 passagers. L'étude prospective de l'Office fédéral de l'aviation civile prévoit un doublement du trafic au cours de la prochaine décennie.

### **113 Efforts entrepris pour améliorer le service d'apport**

Depuis son ouverture, en 1922, l'aéroport de Genève est relié à la gare CFF par les autobus des compagnies aériennes auxquels se sont ajoutés, en 1928, les bus des entreprises locales (actuellement les TPG).

Les premières études visant à raccorder l'aéroport au réseau des CFF ont été effectuées dès les années cinquante. En 1968, la question a été soumise à un nouvel examen. On a institué à cet effet une commission formée des représentants de toutes les parties intéressées; elle a déposé son rapport en 1974. Par la suite, le gouvernement genevois est intervenu plusieurs fois auprès du Conseil fédéral, en vue de promouvoir la réalisation du projet. Plusieurs parlementaires ont plaidé cette cause, citons à ce propos la motion Cevey du 2 mai 1977 ainsi que les questions ordinaires Grobet du 18 mars 1976 et du 13 décembre 1978, et Ziegler du 28 février 1978.

Un groupe de travail composé de représentants des services fédéraux intéressés, des CFF et des départements gouvernementaux du canton de Genève a été institué en été 1978 pour étudier la question. La solution qui vous est recommandée par le présent message se fonde sur le rapport final de ce groupe, adopté à l'unanimité le 20 juillet 1979.

### **12 Appréciation de la situation initiale**

L'infrastructure nécessaire au trafic aérien (aéroports, surveillance de l'espace aérien) ne peut être exploitée de manière totalement rentable dans aucun pays européen. En considération des grands avantages économiques que procure un raccordement au réseau aérien, ces installations sont généralement subventionnées par les pouvoirs publics.

Or, l'objectif visé, à savoir l'amélioration de l'accessibilité de la région, ne peut être atteint que si le temps gagné dans les airs n'est pas perdu de nouveau en trajets entre la ville et l'aéroport. C'est pourquoi de nombreuses lignes de métro et de chemin de fer suburbain ont été construites ces dernières années en vue d'améliorer la desserte de grands aéroports, tels que Londres, Paris, Francfort, Bruxelles, Amsterdam, Düsseldorf.

Cette solution se justifie lorsque la destination et le point de départ de la majeure partie des passagers coïncident avec la ville aéroportuaire. De par sa structure fédéraliste, la Suisse n'a pas de métropoles. Notre politique tend

plutôt à améliorer l'accessibilité des petites villes et des villes de moyenne importance. A cet effet, il importe de leur assurer une bonne liaison avec nos aéroports. La meilleure façon d'y parvenir est d'intégrer ces derniers dans le réseau des trains directs. La commission de la CGST se prononce également en ce sens.

La capacité de transport du service d'apport routier à l'aéroport de Genève a donné satisfaction jusqu'à présent. Toutefois, la situation pourrait se modifier lors de la mise en service des avions gros porteurs (airbus et autres aéronefs). En revanche, l'obligation faite aux usagers du rail de changer deux fois de moyen de transport sur un tronçon de six kilomètres à peine est une source de mécontentement. Cette situation est d'autant moins satisfaisante que pour un tiers de tous les passagers aériens, Genève n'est qu'un lieu de transit.

En 1971, une ligne de cars a été créée entre l'aéroport de Genève et Lausanne. Sa forte fréquentation montre qu'elle répond à un besoin. Elle ne sert toutefois qu'au trafic avec la capitale vaudoise. Les voyageurs pour toutes les autres destinations – parmi lesquels se trouvent de nombreux touristes encombrés de bagages – doivent, comme auparavant, utiliser les autobus locaux reliant l'aéroport à la gare de Genève-Cornavin.

### **13      Résultat des consultations**

Dans son rapport final du 20 juillet 1979, le groupe de travail susmentionné (chiffre 113) et le Conseil d'administration des CFF recommandent de construire la ligne de raccordement à l'aéroport de Genève.

## **2      Partie spéciale: Projet de ligne aéroportuaire**

### **21      Demande de prestations ferroviaires entre Genève et son aéroport**

La demande de prestations ferroviaires a été estimée pour les catégories de personnes désignées ci-après. Les résultats de l'enquête figurent dans l'annexe 1.

#### **211      Passagers aériens**

Les prévisions de l'Office fédéral de l'aviation civile ont servi de point de départ à l'estimation du trafic. La part du transit direct ou indirect a été déduite de ces valeurs. Sur la base des résultats d'une enquête menée en 1974, les voyageurs ont été répartis entre six zones de provenance et de destination:

- Genève et la Côte,
- Lausanne,
- Riviera et Alpes vaudoises, Pays de Gessenay, Valais,
- Plateau,
- Pied du Jura,
- Etranger.

La part du rail au trafic d'apport a été calculée sur la base d'investigations approfondies.

## **212      Accompagnants**

Il ressort d'une enquête qu'environ un tiers des passagers aériens se font accompagner ou chercher à l'aéroport par des parents ou des connaissances. Compte tenu de la prédominance de l'automobile dans ce genre de déplacement, on suppose qu'un passager sur douze qui utilisent le train sera accompagné.

## **213      Visiteurs de l'aéroport**

En ce qui concerne la fréquentation de la seule terrasse du bâtiment principal, la moyenne a été de 1500 personnes par jour en 1978. La direction de l'aéroport compte pour l'ensemble des installations sur quelque 600 000 visiteurs pour les années à venir, dont 10 pour cent (5% en trafic local) arriveront en train.

## **214      Personnel de l'aéroport**

L'effectif du personnel employé à l'aéroport vers la fin des années quatre-vingt est estimé à 6000 unités. On suppose que 10 pour cent de ces employés utiliseront la ligne de l'aéroport à titre d'abonnés.

## **215      Trafic indépendant de l'aéroport**

Grâce à la ligne de l'aéroport, la commune genevoise du Grand-Saconnex disposera de sa propre gare, la majeure partie de l'aéroport se trouvant sur son territoire. Bien que ne comptant que 7000 habitants, le Grand-Saconnex est une localité génératrice d'un important trafic. En effet, un grand nombre d'hôtels (626 lits, d'autres encore sont prévus) et de bâtiments commerciaux (dont le World Trade Center) y ont été construits ces dernières années.

D'autre part, la ligne en question permettra à quelque 50 000 habitants de la partie occidentale du canton d'atteindre par la route et l'autoroute une gare CFF desservie par des trains directs (Park and Ride), sans qu'ils aient à traverser l'agglomération de Genève.

La nouvelle ligne revêtira en outre une importance toute particulière pour les visiteurs du futur Palais des Expositions, qui se trouvera à proximité immédiate de la gare et qui abritera notamment le Salon de l'Auto.

## **216      Bagages**

Il ressort des enquêtes que 4 pour cent de tous les usagers du rail expédient leurs bagages et qu'un passager aérien en emporte en moyenne 1,5.

Cela étant, les bagages à destination ou en provenance de l'aéroport de Cointrin seront au nombre de 290 000 en 1987 et de 500 000 an l'an 2015. Grâce à la ligne aéroportuaire, les bagages destinés aux aéroports étrangers pourront être expédiés directement à partir des principales gares de notre pays, ce qui augmentera l'attrait du rail.

## 217 Résumé

Année	1987	1995	2015
	en milliers		
<b>Voyageurs empruntant le chemin de fer<sup>1)</sup></b>			
Total .....	2231	2661	2791
- Genève et région frontalière ...	865	965	965
- Autres régions (dont Lausanne)	1366	1696	1826
<b>Nombre de bagages</b>			
Total .....	289	432	502
- Bagages de voyageurs isolés ...	33	48	54
- Bagages de voyageurs en groupes .....	256	384	448

<sup>1)</sup> Les résultats détaillés se trouvent dans l'annexe 1

## 22 Programme d'exploitation

Le programme d'exploitation des CFF se fonde sur l'horaire cadencé qui sera appliqué à partir de 1982. D'après ce programme, des trains directs relieront presque toutes les heures l'aéroport à la plupart des grandes cités de la Suisse romande (voir fig. 1).

D'autre part, des trains locaux sont prévus entre la gare de Genève-Cornavin et l'aéroport. Ainsi la ville de Genève bénéficiera quotidiennement de 65 liaisons ferroviaires avec Cointrin pour chaque direction.

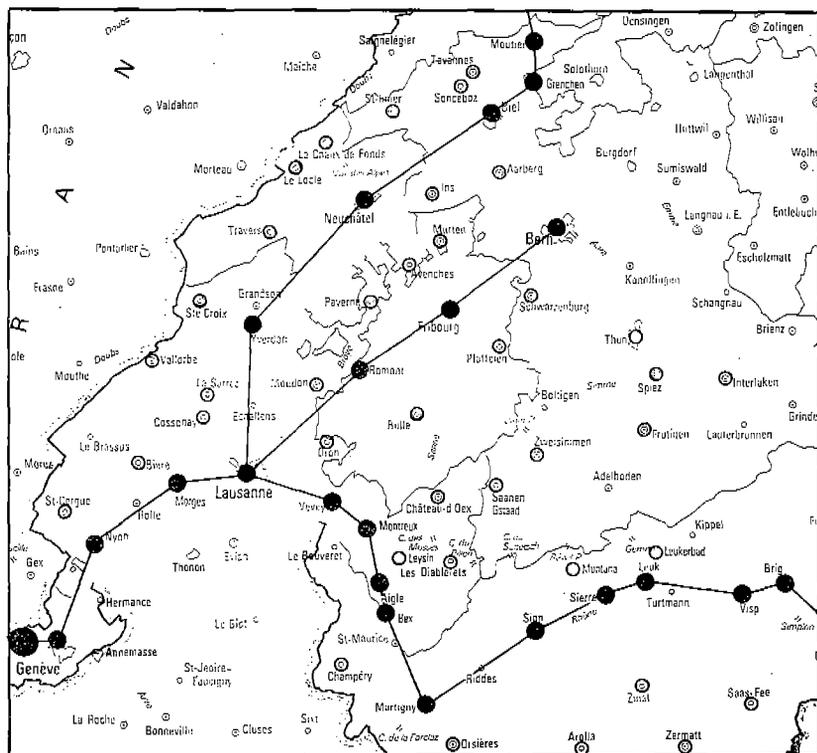
## 23 Description des travaux

Le projet des CFF prévoit une ligne à double voie de 6 km environ reliant l'aéroport à la gare de Genève-Cornavin. Un nouveau tracé de près de 2,7 km devra être aménagé entre l'aéroport et l'artère Genève-Lyon. Le projet en question comprend quatre parties:

1. la gare ferroviaire de l'aéroport
2. le tronçon de raccordement à la ligne Genève-Lyon
3. l'aménagement du tronçon commun (avec la ligne Genève-Lyon)
4. l'adaptation de la gare de Genève-Cornavin.

# Liaisons ferroviaires avec l'aéroport de Genève

Figure 1:



- Localités accessibles sans changement de train
- Localités accessibles moyennant un seul changement de train

### **231 Gare ferroviaire de l'aéroport**

La gare CFF sera située au sud-est de l'actuelle aérogare, à proximité immédiate du terminal prévu pour les avions gros porteurs et à environ 300 m du Palais des Expositions (actuellement en construction). Elle sera facilement accessible à partir des trois ensembles précités. La gare sera souterraine et se composera de deux quais en îlots de 420 m de longueur utile à quatre voies, d'une halle équipée de guichets pour la vente de billets, la consigne, les renseignements et le change, ainsi que des locaux de service. Des escaliers mécaniques et des tapis roulants la relieront à l'aéroport. Le raccordement avec le Palais des Expositions est encore à l'étude.

### **232 Raccordement à la ligne Genève-Lyon**

La ligne de raccordement sera aménagée à double voie et son tracé sera en majeure partie souterrain. Compte tenu des nombreux impératifs à prendre en considération, la plus forte déclivité sera de 20 pour mille et le rayon minimal de 390 m.

### **233 Aménagement du tronçon commun de la ligne Genève-Lyon**

Actuellement, ce tronçon est emprunté par les trains français. Il est électrifié et signalisé d'après les normes de la SNCF. Dans l'état actuel, il ne peut être emprunté par les trains des CFF, à l'exception d'une rame-navette construite spécialement pour le trafic local Genève-La Plaine.

L'examen des diverses possibilités a révélé que la solution la plus judicieuse consiste à adapter la double voie actuelle aux normes CFF et à construire une nouvelle voie pour la SNCF. Celle-ci ne doit pas être posée sur tout le parcours, car le tracé menant à la gare de triage de La Praille peut également être utilisé. Les trains en provenance de France l'emprunteront jusqu'au tunnel de Châtelaine, puis ils circuleront jusqu'à Saint-Jean sur la nouvelle voie en passant sous la double voie actuelle. De là, ils atteindront enfin le secteur français de la gare de Genève par la voie existante.

### **234 Adaptation de la gare de Genève-Cornavin**

Pour le moment, les CFF ne disposent en gare de Genève que des trois voies situées le long des quais 1 et 2. Elles ne suffiront plus à absorber le trafic supplémentaire engendré par la ligne de l'aéroport. Le quai 3 utilisé actuellement par la SNCF devra dès lors être affecté au trafic intérieur suisse et un nouveau quai 4 sera réservé aux convois français.

Comme ces installations serviront aussi aux autres communications, seuls 80 pour cent de leur coût seront imputés au raccordement de Cointrin. La construction de la ligne de raccordement aéroportuaire exige l'aménagement d'un nouveau poste directeur qui avait été prévu de toute manière. Les frais supplémentaires découlant de cette réalisation anticipée seront mis à la charge de la ligne de l'aéroport.

## 235 Durée des travaux

Les CFF estiment que l'établissement des projets de détail durera près de deux ans et que les travaux proprement dits dureront encore cinq ans. La ligne aéroportuaire sera donc mise en service en 1987 au plus tôt.

## 24 Rentabilité

### 241 Coûts

Les CFF évaluent les coûts de construction à 189 millions de francs (base des prix: 1978); ces frais se répartissent comme il suit entre les divers tronçons:

	En millions de francs
Gare ferroviaire de l'aéroport .....	91
Ligne de raccordement entre l'artère Genève-Lyon et l'aéroport .....	22
Adaptation de l'artère Genève-Lyon .....	39
Aménagement de la gare de Genève-Cornavin (part de la ligne de l'aéroport au nouveau quai et au poste directeur) .....	21
Divers et imprévus .....	16
Total des frais de construction .....	189

Ces coûts ont été calculés sur la base d'une étude des CFF, qui a pris en considération les expériences faites lors de la construction de la ligne de l'aéroport de Zurich.

Le total des coûts annuels inhérents aux installations fixes, soit les amortissements, les intérêts et l'entretien, est évalué à 14,6 millions de francs.

Les coûts annuels d'exploitation de la ligne de l'aéroport se composent de la façon suivante:

	En millions de francs
Personnel de la gare de l'aéroport .....	1,7
Personnel roulant .....	1,0
Matériel roulant: amortissements, intérêts, entretien .....	0,9
Energie de traction .....	0,4
Coût d'exploitation global .....	4,0

Le coût total du raccordement, constitué par les frais des installations fixes et d'exploitation se monte donc annuellement à 18,6 millions de francs (base des prix: 1978).

### 242 Produits

Pour déterminer les produits, il ne faut pas simplement prendre en considération la ligne de l'aéroport. Il convient aussi d'évaluer les recettes supplémentaires qu'elle permettra de réaliser sur le reste du réseau des CFF. A cet égard,

on s'est fondé sur les calculs mentionnés au chiffre 21 et sur une enquête concernant les parcours moyens effectués au-delà de Lausanne. En outre, on a estimé que la part des billets de 1<sup>re</sup> classe et aller et retour serait la même que sur le reste du réseau.

Tous les calculs sont fondés sur l'hypothèse qu'une taxe fixe de deux francs (simple course et 2<sup>e</sup> classe) serait perçue entre Genève et l'aéroport. Elle viendrait par ailleurs s'ajouter dans tous les cas au prix de transport appliqué sur le réseau actuel. Seuls les abonnés bénéficieraient d'une autre tarification.

Le système adopté vise à augmenter les recettes et, partant, à réduire les découverts que les pouvoirs publics sont appelés à combler par le subventionnement des travaux. Une tarification spéciale est également appliquée à la ligne de l'aéroport de Zurich. Etant donné que la structure des tarifs va être modifiée sur le plan suisse et que l'application d'un barème local est à l'étude, les prix de transport ne sont pas encore définitifs. De toute façon, il s'agira de garantir un degré de rentabilité aussi élevé que possible.

Les recettes supplémentaires se monteront à 10,8 millions en 1987, à 14,9 en 1995 et à 17,4 millions de francs en 2015. L'annexe 1 en donne un tableau plus détaillé.

## **243      Rentabilisation**

En comparant les coûts et les produits estimés, on aboutit à un taux de rentabilité de 58 pour cent lors de la mise en service (1987), de 80 pour cent en 1995 et de 94 pour cent en l'an 2015. Le calcul des coûts se fonde sur un taux de 5 pour cent. Cependant, les recettes prévues ne permettraient qu'une rémunération du capital investi de 3,4 pour cent.

## **3            Conséquences financières et effets sur l'état du personnel**

### **31          Conséquences financières pour la Confédération, le canton et les communes**

Selon l'article 3, 2<sup>e</sup> alinéa de la loi du 23 juin 1944 (RS 742.31), sur les Chemins de fer fédéraux, les CFF seront administrés et exploités selon les principes d'une saine économie. Cela signifie qu'avant de prendre une décision en matière d'investissements, ils doivent tenir compte du rendement probable des ouvrages à construire.

L'article 19 de cette loi précise que l'arrêté fédéral ouvrant un crédit pour la construction de nouvelles lignes par la Confédération déterminera le montant dont sera grevé le compte de construction des Chemins de fer fédéraux. Ce montant ne devra pas dépasser la valeur commerciale de la nouvelle ligne.

Etant donné les recettes prévues, il est incontestable que les dispositions légales précitées ne permettraient pas aux CFF de financer entièrement le raccordement. Si l'on tient compte du taux appliqué sur le marché, soit 5 pour cent, et non un taux de 3,4 pour cent, qui est tout à fait insuffisant, il en résulte, compte tenu de tous les coûts, des déficits d'exploitation probables de 3,7 mil-

lions en 1995 et de 1,2 million en l'an 2015. La valeur actuelle (en 1978) des déficits de la période prise en considération, escomptés à 5 pour cent, s'élève à 61 millions de francs. Les CFF devraient retrancher cette somme de leurs investissements, afin d'obtenir un intérêt de 5 pour cent sur le capital investi.

Toute prévision de recettes est sujette à caution. Les CFF doivent tenir compte du risque d'une évolution moins favorable des produits. Aussi proposent-ils de limiter leur apport à 113 millions de francs. Cela correspond à 60 pour cent des dépenses estimées, soit le même pourcentage que pour la construction du raccordement de Kloten. Le solde, 40 pour cent, c'est-à-dire 76 millions, doit être mis à la charge des pouvoirs publics.

Après déduction de la contribution à fonds perdu fournie par ces derniers, les CFF pourront couvrir entièrement les frais qui découlent de la ligne. La solution proposée paraît dès lors équitable.

On ne saurait contester que le projet correspond à l'intérêt général; le raccordement permet en effet de régler de manière optimale les problèmes de circulation du point de vue de l'aménagement du territoire. Les CFF seront chargés d'absorber un trafic à moyenne et à grande distance, ce qui est conforme à leur fonction; le réseau routier sera déchargé en conséquence.

Bien que le raccordement améliore les conditions de transport dans toute la Suisse romande, il ne serait guère possible, du point de vue politique, de trouver une clé de répartition permettant de ventiler les coûts de construction entre les cantons bénéficiaires. L'amélioration de l'accessibilité de la région précitée et, partant, l'atténuation du «fossé» si souvent évoqué entre la Suisse alémanique et la Romandie constitue une tâche nationale. L'intervention de la Confédération est donc justifiée.

Le canton de Genève a particulièrement intérêt à ce que son aéroport soit bien desservi. Aussi est-il disposé, par analogie au financement de la ligne de Kloten, de prendre en charge 16 pour cent de la part dévolue aux pouvoirs publics, soit 12 millions de francs. Le Grand Conseil genevois n'a pas épargné ses efforts en faveur du raccordement. Ainsi, le 8 novembre 1979, il a décidé à une forte majorité de procéder, à ses risques, à un préinvestissement immédiat de 5,6 millions de francs destiné à garantir le tracé. Il a prouvé à l'évidence qu'il est prêt à faire certains sacrifices en vue de la réalisation du projet. Dans son message, le Conseil d'Etat genevois a parlé d'une contribution de 12 millions de francs et indiqué que les 5,6 millions pourraient être imputés sur cette somme en cas de construction de la ligne. On peut donc supposer que le Grand Conseil ne s'opposera pas au financement qui est proposé.

La part de la Confédération s'élève ainsi à 64 millions de francs, celle des CFF à 113 millions.

Les éventuels frais supplémentaires dus au renchérissement seront couverts par les trois parties proportionnellement à leur apport initial.

## **32 Effets sur l'état du personnel**

L'effectif du personnel des Chemins de fer fédéraux devra être augmenté de 51 unités. Les effets sur les coûts ont déjà été pris en considération. Ces besoins

additionnels devront être assurés dans la mesure du possible par les transferts au sein de l'entreprise, sans création de postes supplémentaires. Les projets de détail et la participation des CFF aux travaux n'obligent pas cette entreprise à accroître son effectif.

### **33           Grandes lignes de la politique gouvernementale**

Dans notre rapport du 28 janvier 1976 concernant les Grandes lignes de la politique gouvernementale pendant la législature 1975-1979 (FF 1976 I 413), nous avons souligné l'importance que revêtait l'agrandissement de nos aéroports sur le développement du trafic aérien et l'existence de communications aériennes à grande capacité. L'amélioration de l'accessibilité des aéroports et leur raccordement au réseau ferroviaire suisse fait aussi partie de ces préoccupations.

### **4            Constitutionnalité**

Le projet d'arrêté fédéral se fonde sur l'article 23, 1<sup>er</sup> alinéa, de la constitution. Cette disposition permet à la Confédération d'ordonner à ses frais ou d'encourager par des subsides les travaux publics qui intéressent la Suisse ou une partie considérable du pays. Or la ligne sera construite par les Chemins de fer fédéraux, c'est-à-dire par la Confédération elle-même. Les considérations qui précèdent ont abondamment démontré que la ligne de l'aéroport ne sert pas seulement à la région de Genève, mais encore à une grande partie du pays. Il s'appuie en outre sur l'article 26 de la constitution en vertu duquel la législation sur la construction et l'exploitation des chemins de fer est du domaine de la Confédération. Celle-ci pouvant régler légalement la construction de chemins de fer et même l'entreprendre elle-même, elle est aussi habilitée à encourager de telles constructions.

L'arrêté fédéral repose sur l'article 2 de la loi du 23 juin 1944 sur les Chemins de fer fédéraux (RS 742.31), qui autorise la construction de nouvelles lignes uniquement sur la base d'un arrêté fédéral soumis au référendum.

Contrairement à la ligne de l'aéroport de Zurich, le raccordement ferroviaire de Cointrin constitue nettement une nouvelle ligne au sens de l'article 2 de la loi précitée.

Valeur d'apport par catégorie de voyageurs	Nombre de courses en milliers										Recettes en milliers de francs				Valeur d'apport en milliers de francs				
	Total		Part CFF								sans raccor- dement		avec raccor- dement		Genève		Autres régions		
			sans raccor- dement		avec raccordement		Différence												
	1987	1995	%	1987	1995	%	1987	1995	1987	1995	1987	1995	1987	1995	1987	1995	1987	1995	
Passagers aériens																			
- Genève et France voisine	3 360	4 400	0	-	-	10 <sup>1)</sup>	320	420	320	420	-	-	668	878	668	878			
- Reste de la Suisse																			
- voyageurs isolés .....	1 400	1 800	30	420	540	40-50 <sup>2)</sup>	560	810	140	270	7 423	9 543	11 067	16 007			3644	6 464	
- groupes .....	640	800	8	48	72	25-35 <sup>2)</sup>	160	240	112	168	594	891	2 213	3 319			1619	2 428	
Accompagnants des passa- gers																			
- Genève et France voisine	2 650	2 650	0	-	-	5	130	130	130	130	-	-	272	272	272	272			
- Reste de la Suisse .....	1 130	1 130	7	78	78	10	110	110	32	32	1 378	1 378	2 174	2 174			796	796	
Personnel de l'aéroport																			
- Genève et France voisine	2 760	2 760	0	-	-	10	280	280	280	280	-	-	294	294	294	294			
- Reste de la Suisse .....	306	306	0	-	-	5	15	15	15	15	-	-	31	31			31	31	
Visiteurs de l'aéroport																			
- Genève et France voisine	840	840	0	-	-	5	42	42	42	42	-	-	88	88	88	88			
- Reste de la Suisse .....	360	360	7	26	26	10	36	36	10	10	459	459	711	711			252	252	
Visiteurs du Palais des Expositions																			
- Genève et France voisine	1 860	1 860	0	-	-	5	93	93	93	93	-	-	194	194	194	194			
- Reste de la Suisse .....	940	940	20	188	188	25	235	235	47	47	2 682	2 682	3 745	3 745			1063	1 063	
Park and Ride .....	150	150	-	120	120	-	150	150	30	30	2 140	2 140	2 989	2 989			849	849	
Habitants du Grand-Sa- connex .....	100	100	-	960	80	-	100	100	20	20	1 427	1 427	1 992	1 992			565	565	
Total .....	16 496	18 096	6	960	1104	14	2231	2661	1271	1557	16 103	18 520	26 438	32 694	1516	1726	8819	12 448	

1) Sans voyageurs en groupes

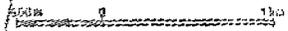
2) Part augmentant au cours des années

Anhang/Annexe 2

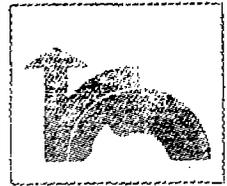
Flughafenlinie  
Ligne de l'aéroport

Genève-Cointrin

Schema  
Plan schématique

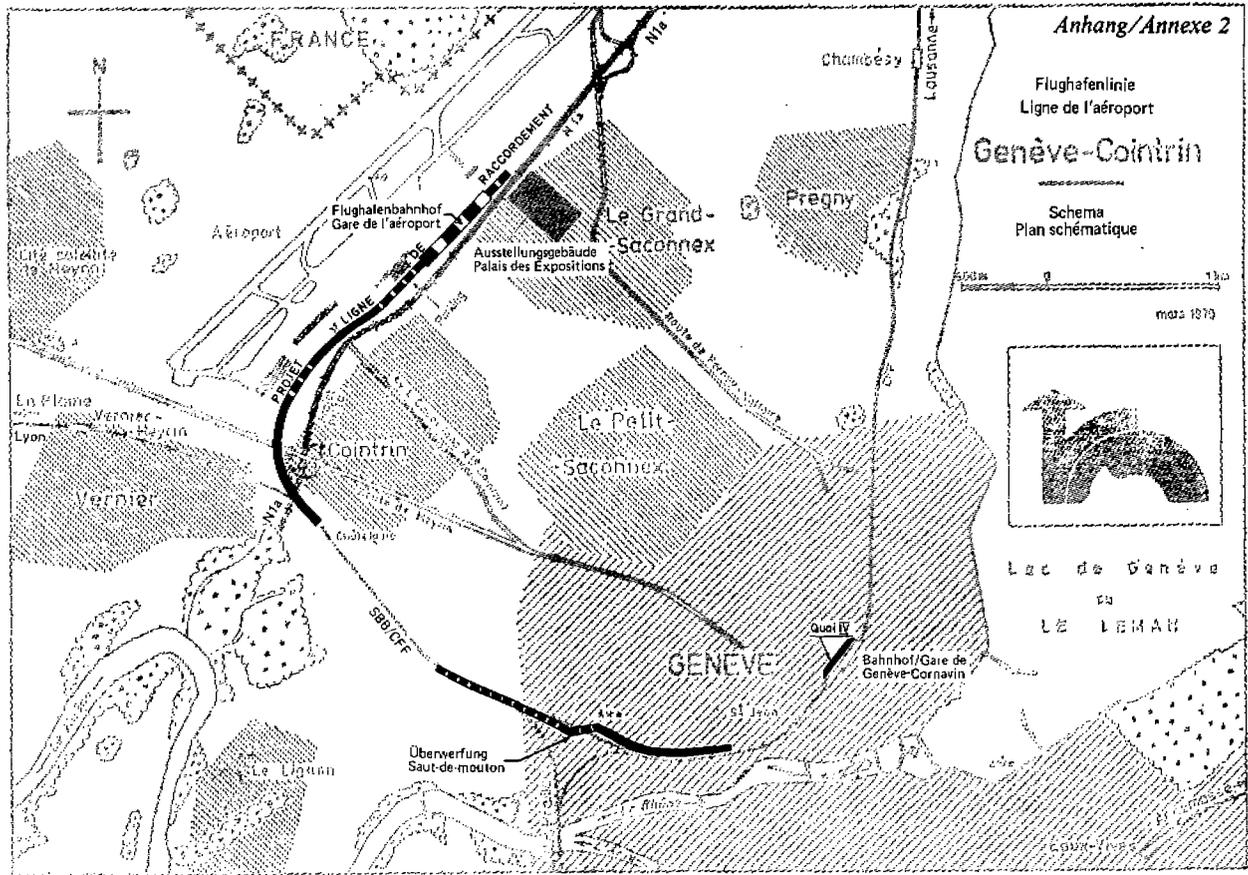


mars 1979



Lac de Genève

LE LEMAN



# Arrêté fédéral sur le raccordement ferroviaire de l'aéroport de Genève

*Projet*

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*

vu l'article 2 de la loi fédérale du 23 juin 1944<sup>1)</sup> sur les Chemins de fer fédéraux (CFF);

vu le message du Conseil fédéral du 10 décembre 1979<sup>2)</sup>,

*arrête:*

## **Article premier**

La Confédération autorise les CFF à construire une nouvelle ligne à double voie de 2,86 km de longueur, qui partira du km 3,456 de l'artère Genève-La Plaine pour aboutir à l'aéroport de Cointrin (ligne de l'aéroport).

## **Art. 2**

<sup>1)</sup> La Confédération accorde aux CFF une contribution à fonds perdu de 64 millions de francs pour la construction de la ligne de l'aéroport et l'adaptation des installations situées entre la gare de Genève-Cornavin (inclusive) et le km 3,456 de l'artère susmentionnée.

<sup>2)</sup> Le Conseil fédéral est autorisé à majorer la contribution de la Confédération dans la mesure des frais supplémentaires dus au renchérissement.

## **Art. 3**

La contribution fédérale est subordonnée à la condition que le canton de Genève fournisse de son côté un montant à fonds perdu de 12 millions de francs et participe, en proportion de son versement initial, à la couverture des frais dus au renchérissement.

## **Art. 4**

La contribution fédérale est versée par tranches annuelles; le montant de chacune d'elles est inscrit chaque année dans le budget.

<sup>1)</sup> RS 742.31

<sup>2)</sup> FF 1980 I 409

**Art. 5**

<sup>1</sup> Le présent arrêté est soumis au référendum, conformément à l'article 2 de la loi fédérale du 23 juin 1944 sur les Chemins de fer fédéraux.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur.

25830

## Message relatif au raccordement ferroviaire de l'aéroport de Genève du 10 décembre 1979

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1980
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	06
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	79.087
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.02.1980
Date	
Data	
Seite	409-425
Page	
Pagina	
Ref. No	10 102 678

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.