

Le fret à l'heure des chantiers à Genève et sur l'arc lémanique

La desserte marchandises de Genève pourrait atteindre à terme les 150 000 wagons annuels. Cette activité doit cependant composer avec les projets en voie d'achèvement (Ceva) ou en cours de lancement (Léman 2030).

TEXTE ET PHOTOS DE SYLVAIN MEILLASSON



Transit en gare de Cornavin pour ce train de desserte en provenance de Gland/Nyon et à destination de La Praille. À noter directement derrière l'AM 843 les wagons avec système ACTS (mai 2017).

Pour CFF Cargo, la desserte marchandises de la région de Genève représentait, en 2016, 83 000 wagons par an (contre 88 000 pour celle de Lausanne). L'activité porte sur la grande distribution, la logistique, le combiné, la Poste, la construction, les carburants, voire les ordures ménagères. Elle concerne plusieurs sites à Genève (La Praille, Cornavin) et dans ses environs (Vernier-Meyrin, Nyon, Gland). La Praille voit arriver, depuis la Suisse et cinq fois par semaine, deux à

quatre trains quotidiens, afin d'alimenter les centrales de la grande distribution ainsi que deux fois par jour des wagons de ciment. La gare marchandises traite, à l'arrivée comme au départ et selon la même fréquence hebdomadaire, deux ou trois trains par jour pour la logistique ainsi que deux fois par jour des conteneurs pour des transitaires et la grande distribution. Cornavin n'est concerné que par le trafic postal (trois à cinq trains par jour, cinq à six fois par semaine) en lien

avec les différents centres de tri du pays, alors que Vernier-Meyrin l'est par plusieurs flux. Ce sont ceux qui, cinq fois par semaine, relèvent de la grande distribution (un train par jour) en provenance de Suisse et d'Autriche, de la construction (wagons de ciment, deux fois par jour) ou ceux qui ont trait aux carburants. Il convient dans ce cas de distinguer les arrivages (afin d'alimenter les dépôts pétroliers locaux depuis l'Allemagne, Bâle et Cornaux) des expéditions (afin de fournir des

sites suisses et allemands) grâce au pipeline en provenance de Fos. CFF Cargo utilise des Re 6/6 ainsi que des Re 4/4 II et III jusqu'à Genève et des Am 843 au sein du triage de La Praille ou de et vers Vernier-Meyrin (en UM de nuit sur les trains de carburant), Nyon et Gland (en US la journée). À cela s'ajoutent le transit des trains de lotissement Sibelin - Lausanne Triage les mardis, mercredis et jeudis, à nouveau via La Praille et au moyen de convois CFF réguliers en Suisse, ainsi que les achemine-



Train du lotissement pour Lausanne Triage à son arrivée en gare de Genève Cornavin (mai 2017).

Remodelages genevois

La section Cornavin - La Praille a été ouverte en 1949 et électrifiée (15 kV 16 2/3 Hz) en 1951. La section à VU Châtelaine - Jonction est active et sous tension (1,5 kV CC) depuis 1959. Le 1,5 kV pousse alors jusqu'à La Praille depuis la Jonction mais aussi Saint-Jean (deux voies parallèles dont une en continu) afin de permettre aux engins SNCF de se rendre de Cornavin au triage genevois. La réalisation de Ceva nécessite d'augmenter les capacités - Cornavin - Jonction devient section à double voie en 15 kV 16,7 Hz - et de rationaliser les équipements. Le 1,5 kV disparaît de La Praille en 2012. Le 25 kV 50 Hz le remplace en 2018, via des sections commutables (voie de droite Jonction - La Praille, plus certaines voies de ce triage). Le bloc manuel utilisé pour les circulations de et vers la France est aussi remplacé par un bloc automatique suisse, seules subsistant les balises KVB. De manière plus générale, l'infrastructure a été totalement assainie et le plan de voies (comme à l'entrée de La Praille) complètement remodelé. La neutralisation provisoire de certaines parties du nœud ferroviaire genevois a donc conduit les EF, durant les travaux, à adapter le plan de transport et les moyens utilisés.

S. M.

ments vers le Valais de chlore du vendredi au samedi. La production de ces trains a été affectée par les chantiers menés dans le cadre de Ceva (*voir encadré*). Ces derniers ont rendu nécessaire l'utilisation de 75400 auxquelles succéderont des 37000, les trains étant alors directs jusqu'à Lausanne Triage, avec visites de sécurité à Vernier-Meyrin et échanges de conducteurs à Cornavin.

Le développement des échanges (de 25000 à 50000 voyageurs/jour entre 2000 et 2010, 100000 attendus en 2030) entre Genève et Lausanne conduit à l'augmentation programmée du nombre de trains: de 670 (actuellement) à 800! La ligne Genève - Lausanne va être adaptée dans le cadre de Léman 2030 grâce à d'importants investissements. Les trains de fret, qui ont pâti ces dernières années de

l'essor des trafics, sont aussi concernés par ce plan. CFF Infrastructure va créer: une voie de dépassement à Founex en 2019, une entrée directe à Denges, depuis la ligne du pied du Jura au niveau de Vufflens (projet connexe qui libère des capacités sur Lausanne - Genève) en 2023, une voie supplémentaire de Denges à Morges en 2026. Les travaux à Founex sont menés de nuit, entre 2018 et 2019, du dimanche au jeudi, avec des horaires inchangés de 6h00 à 21h00 mais avec une exploitation à une voie de 21h00 à 6h00, certaines courses voyageurs étant reportées sur des bus. Dans la pratique, il n'y a pas de circulation de 0h00 à 2h00, sauf pour deux convois de fret franchissant une section de 4 km pantographe baissé. Une fois terminée, l'opération apportera une meilleure ponctualité ainsi qu'une capacité garantie (indépendamment du trafic voyageurs) et accrue. En l'état, CFF Infrastructure ne peut offrir que deux sillons fret chaque heure: un pour trains de 750 m, un autre pour trains de 400 m. Demain, ces deux sillons seront compatibles avec des convois de 750 m. Cette opportunité bénéficiera à CFF Cargo et à Railcare, qui alimente au moyen de navettes ferroviaires, circulant d'Aclens (Vaud) à La Praille depuis 2013, 45 points de vente de la Coop dans le canton de Genève. Les trois AR quotidiens, assurés en Re 476, permettent d'économiser 60 camions. Railcare utilise des wagons doubles et des caisses mobiles frigorifiques échangées horizontalement (système ContainerMover d'Innovatrain) entre véhicules ferroviaires et routiers. L'amélioration sera en revanche sans incidence pour le trafic de combiné Marseille/Le Havre - Chavornay. Lancé à l'automne dernier, ce service a d'abord été opéré par camions entre Gevrey (*hub* de Naviland) et la Romandie, la navette ferroviaire (trois AR par semaine via Vallorbe) n'étant attendue qu'au printemps 2019. ●