

Un bouclage ferroviaire pour Genève?

Autor(en): **Ramseyer, Gérard**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): - **(2001)**

Heft 544

PDF erstellt am: **30.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-886187>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

EUROPE



Pont du Mont-Blanc

Canton - Ville de 400.000 habitants, à l'extrémité occidentale de la Suisse, Genève est enclavée en France avec laquelle elle partage 104 km de frontière contre 4 km seulement avec la Suisse. Elle est au surplus cernée sur 3 côtés par des chaînes montagneuses, le lac Léman fermant le 4^e côté. Il en découle que Genève, capitale européenne de l'ONU et siège européen de recherche nucléaire, par ailleurs bassin de vie d'environ 800.000 habitants, a toujours lutté pour s'ouvrir sur la France voisine, en particulier par le rail.

De fait, le réseau ferroviaire suisse, en passant par la rive nord du Léman, vient mourir à Genève. Il ne gagne à Bourg-en-Bresse la plaine du Rhône sur l'axe Paris - Marseille qu'au prix d'un détour de 47 km au sud en passant par Bellegarde, Culoz et Ambérieu. Bien pire, ce réseau n'est relié avec la rive sud du Léman, à savoir l'axe Genève - Evian ou l'axe Genève - Chamonix qu'à partir de Bellegarde, un nouveau détour de 50 kilomètres.

Dès lors, notre politique franco-suisse a visé ces dernières années 2 objectifs ferroviaires majeurs.

D'une part, rouvrir pour le TGV Léman - Mont-Blanc la ligne du Haut-Bugey. Cette ligne, qui permet de réduire le trajet de 47 km., emprunte la Cluse de Nantua, à travers la chaîne du Jura et relie directement Genève à Bourg-en-Bresse en passant par Bellegarde, mais en évitant le détour de Culoz - Ambérieu. C'est un chantier d'environ 24 mois pour un coût franco-suisse de l'ordre de 320 millions de francs suisses. C'est surtout une réalisation

qui mettra Genève à nettement moins de 3 heures de Paris. Le gain de temps tient compte des améliorations prévues entre Mâcon et Paris, la durée réduite des travaux vient de ce que ce tracé utilise des emprises SNCF existantes.

D'autre part, sitôt connues les décisions françaises de ne pas donner de priorité particulière à l'axe dit du Sillon alpin (Genève - Annecy - Chambéry), Genève a lancé le Bouclage ferroviaire dit de La Praille - Eaux-Vives. Ces 2 gares sont actuellement en cul-de-sac. La gare de la Praille, au sud de l'agglomération genevoise, reçoit essentiellement le trafic marchandises provenant du réseau suisse. La gare des Eaux-Vives, à l'est de l'agglomération genevoise, est station terminus d'une voie conduisant à Annemasse et de là Thonon - Evian sur la rive sud du Léman, à la vallée de l'Arve vers Chamonix ou encore à Bellegarde en passant par le sud du canton.

L'objectif est donc de relier ces deux gares sur un tracé de 4,8 km., en grande partie en tunnel et permettant de boucler entre elles la dizaine de branches ferroviaires françaises et suisses en exploitation, en désaffectation provisoire ou en projet qui forment autour de Genève et sa région française voisine un RER potentiel intéressant. Ce RER sera par ailleurs complété sur le plan urbain par l'extension transfrontalière du réseau tram existant.

Office du tourisme Genève - Franck Auberson