

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: - (2001)
Heft: 544

Artikel: Un bouclage ferroviaire pour Genève?
Autor: Ramseyer, Gérard
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-886187>

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: 12.05.2025

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

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.