

**PHILIPPE RUCHET**

*Un Résumé Annecty*  
**d'Inventaire 9**  
**des VOIX & VOIES**  
**du CARREFOUR**  
**FERROVIAIRE**  
**GENEVOIS - CFGE**

(ANGELA [1<sup>ER</sup> DEPLOIEMENT : LA LIGNE NOUVELLE ANNECY-GENEVE-  
LAUSANNE DEPUIS/VERS CELLE LGV ET TUNNEL TRANSALPIN LYON-TURIN])

CHANGERA [2<sup>O</sup> : LE NOUVEL AXE CHAMBERY- ANNECY-GENEVE ET CETTE  
NOUVELLE LGV LYON-TURIN POUR LE CORRIDOR EUROPEEN RHIN-ALPES])

---

---

UNE EMANATION DU SITE **CFGE.Ch**

## VOIX : INDICES D'IDENTIFICATION D'UN MARCHÉ

### I) ANNECY ET LE CARREFOUR FERROVIAIRE GENEVOIS [nouveau]

Repères rétrospectifs	Scénarios prospectifs
<p>Dans les années 1990, l'ancien Maire d'Annecy (de 1983 à 2007, soit M. Bernard Bosson 1948-2017) souhaitait une nouvelle ligne ferroviaire directe entre Annecy et Genève, concept dit Barreau Sud ici et toujours embryonnaire à ce jour.</p> <p>Réactivant ledit <b>Barreau Sud (BS)</b>, une opposition au CEVA Genève-Annemasse a proposé jusqu'en 2009 (échec en votation populaire) un tel service mais limité aux confins de Saint-Julien pour desservir un méga parking.</p> <p>➤ <b>Notre inventaire CFGE tient la ligne directe vers Annecy comme la clé de voûte du raccordement du réseau suisse à la LGV transalpine Lyon-Turin avec l'éventualité d'un financement européen sur territoire français, ainsi que d'un possible partenariat public-privé.</b></p>	<p><b>SYNERGIES : MAJ FERROVIAIRE EN HTE-SAVOIE ET EXT. Pt-ROUGE CFGE.</b></p> <p>➤ Le PADD du Schéma de Cohérence territoriale (SCOT) du Bassin annécien des années 2010. Ce document relève un retard très important s'agissant des équipements ferroviaires. Il est ainsi envisagé « <i>toutes actions de lobbying, de communication, voire d'études, pour accélérer les réalisations nécessaires</i> ». Il est prévu « <i>une veille permanente sur les évolutions sur ce dossier de manière à être pro-actif</i> » à tous égards (p. 17).</p> <p>➤ Commission Transports ferroviaires du <b>Forum d'Agglomération du Grand Genève</b>, son rapport du 1<sup>er</sup> juin 2021. Ce travail sert de base pour l'élaboration de nos projets d'agglomération le moment venu. L'intérêt de la LGV Lyon-Turin y apparaît en page 44, mais en termes généraux seulement.</p>

Pour avancer, examinons en pages 4 et suivantes les points ci-dessous :

III) LA DIAMÉTRALE ZIMEYSA-BERNEX L-12553, VERITABLE AUBAINE POUR UN BARREAU SUD DE DIMENSION EUROPEENNE.....	4
IV) L'OPPORTUNITE DE FINANCER L'AMORCE DE SAINT-JULIEN .....	5
V) CROISSANCE DE LA POPULATION, UN MARQUEUR DE LA PROSPERITE ECONOMIQUE ET SOCIALE ANNECY-GENEVE .....	6
VI) LE CFGE ET LES CORRIDORS FERROVIAIRES EUROPEENS.....	7
VII) LE LYON-TURIN, AU CŒUR DES AUBAINES DU CARREFOUR.....	8
VIII) POTENTIEL DE LA HAUTE-SAVOIE AVANT VALIDATION.....	9
IX) ADAPTER LE SCENARIO DE TELECABINE DES CHERPINES.....	10
X) SCENARIO CFGE.CH DES 3 GARES PRINCIPALES A GENEVE .....	11

© Philippe Ruchet à 1207 Genève – Tous droits réservés  
Parallèlement à ce résumé intermédiaire d'août 2022, tapuscrit en travail :  
**Un Inventaire 9 des voix et voies du Carrefour ferroviaire genevois**  
**(idées - connues, reconnues ou novatrices - et projets pour 2050)**

*Au gré des commentaires reçus ou sollicités s'agissant de la présente édition intermédiaire, la version finale du présent ouvrage pourrait évoluer. La start-up ainsi concernée devrait se terminer au plus tard à fin 2023 sauf imprévu ; il sera tenu un journal de ladite start-up sur le site cfge.ch à toutes fins utiles.*

## II) EVENTUALITES : UNE NOUVELLE L7 VALLEIRY ET LA L2 ANNECY REDIRIGEE D'ANNEMASSE VERS SAINT-JULIEN

[références : extrait de p. 28 brochure mai 2022 ; version antérieure p. 36 pdf janvier 2022]

**Condition de déploiement** : Diamétrale-BS cf pt 5/I, A20/II et A21/II

*Tous les chiffres donnés ici le sont sous réserve de validations par les opérateurs.*

### nouveau service : L7 > Cornavin - Pont-Rouge - Saint-Julien - Valleiry (simulation)

(nouvelle ligne RER Léman Express cf pt A20/IIIb; solution pour le sud du canton)

Si la L7 ci-dessus était limitée à Lancy Pont-Rouge, 1 rame pourrait suffire pour une desserte unique à l'heure. Il faudrait prévoir alors un nouveau quai à Lancy Pont-Rouge. Envisagé avec le métro Annemasse-Ferney (cf pt A20/IIIa).

km	Gare ou station		Durée cumulée
0,0	Valleiry	dp	00:00
5,3	Viry (réouverture)	dp	00:07
10,5	Saint-Julien	dp	00:14
14,0	Cherpines	dp	00:18
17,0	Lancy Pont-Rouge	dp	00:21
21,0	Genève Cornavin	ar	00:26 (00.34 si corresp. à Pt-Rouge)

### service reformaté : L2 > Ferney - Cornavin - Saint-Julien - Annecy (simulation)

Pour comparaison, en 2021 par L2 Cornavin-Annecy : 01:29

c'est-à-dire une heure de plus quasiment (32 min. cf ci-dessous)

Autocar T272 PontRouge-AnnecyGareR au mieux 1:08; nouvelle L2=0:27 dif=0:41

km	Gare ou station		Durée cumulée
0,0	Ferney	dp	00:00
1,2	Genève Aéroport	dp	00:03
3,3	Genève Nations	dp	00:06
5,4	Genève Cornavin	dp	00:10
9,4	Lancy Pont-Rouge	dp	00:15
12,4	Cherpines	dp	00:18
15,9	Saint-Julien	dp	00:22
45,9	Pringy	dp	00:38
50,4	Annecy	ar	00:42 (de Cornavin 00:32/L2 ou 00:25/GL)

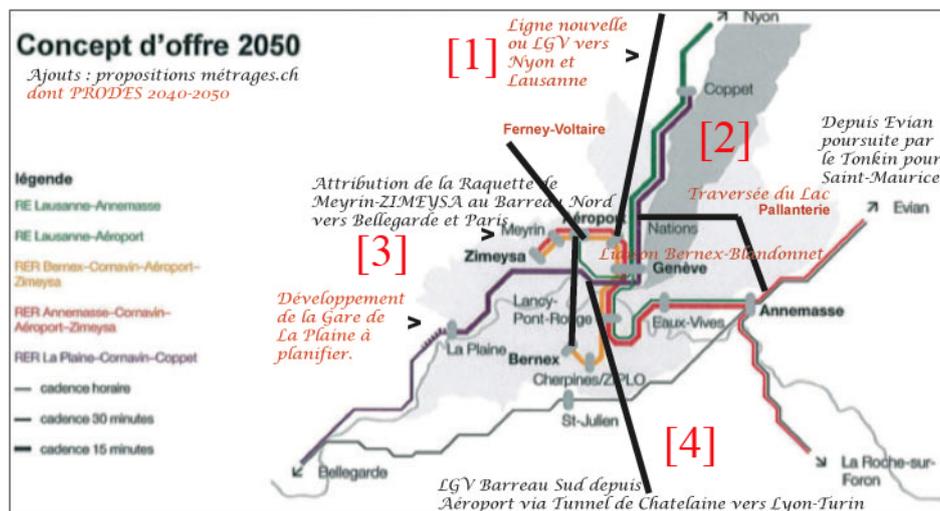
### III) LA DIAMETRALE ZIMEYSA-BERNEX L-12553, VERITABLE AUBAINE POUR UN BARREAU SUD DE DIMENSION EUROPEENNE

[références : version retouchée p. 18 brochure mai 2022 ; version ant. p. 16 pdf janvier 2022]

Sur la carte schématique ci-dessous apparaît une ligne ferroviaire urbaine (en jaune) entre ZIMEYSA (à proximité du CERN, proche du pied du Jura gessien et sur la rive droite du Rhône) et Bernex (sur la rive gauche du Rhône et peu éloignée de Saint-Julien). A réaliser (s'agissant en particulier du nouveau tronçon entre Pont-Rouge et Bernex) dans le cadre d'une planification fédérale d'équipement, cette disposition d'aménagement du territoire (L-12553 précitée) a été approuvée (comme de juste) par le Grand Conseil du canton de Genève en séance du 26 juin 2020.

Pour notre part et concernant ladite rive gauche, nous voyons plutôt une réalisation en métro vers Bernex (puis Blandonnet-Aéroport) et une redirection depuis Cherpines vers Saint-Julien. Concernant la rive droite, nous nous limitons ici à évoquer les nouvelles voies à poser entre Cornavin (gare centrale) et l'Aéroport via Nations, réservant notre opinion définitive quant à la section entre l'Aéroport et ZIMEYSA, remplacée par une antenne vers Ferney dans le présent résumé.

Vu cette aubaine, nous identifions une opportunité exceptionnelle d'élargir les horizons d'analyse au profit d'une stratégie de grandes lignes du Carrefour ferroviaire genevois (axes 1 à 4 superposés ci-dessous). Le retour du Barreau Sud Saint-Julien (axe 4) nous amène à une liaison ferroviaire rapide avec Annecy puis Chambéry et la Lyon-Turin (objectif du présent fascicule) plutôt que le crochet actuel par Annemasse.



Ci-dessus, annexe du courrier du Conseil d'Etat au DETEC (Département fédéral de l'environnement, des transports et des communications) à Berne en date du 20 décembre 2017 au sujet de la procédure de consultation PRODES 2030/35 (étape d'aménagement des installations ferroviaires), schéma sur lequel nous avons superposé nos 4 axes CFGE.

#### IV) L'OPPORTUNITÉ DE FINANCER L'AMORCE DE SAINT-JULIEN

[références : p. 12 de la brochure mai 2022 et p. 62 du pdf sur cfge.ch de janvier 2022]

**L'AMORCE DE SAINT-JULIEN, PREMIÈRE ÉTAPE VERS ANNECY.** La **Diamétrale L-12553** via Cherpines depuis Pont-Rouge vise l'échéance PRODES 2045/50.

Notre préférence va plutôt à une évolution **Barreau Sud (BS)** d'éventualité d'une ligne RER L7 Saint-Julien et Valleiry voire Bellegarde. Relier Pont-Rouge à Annecy par un itinéraire direct se conçoit alors par un prolongement à étudier.

Dans une optique de liaison de grandes lignes EC (EuroCités), nous préconisons de coupler cette ligne nouvelle vers Annecy à celle de Morges/Lausanne par Pont-Rouge et l'Aéroport, Cornavin devant réserver les capacités du RER-GdGE.

Selon la Tribune de Genève du 30 janvier 2018, l'investissement pour cette Diamétrale pèse entre CHF 1.5 et 2.2 milliards hors extension souterraine à 4 voies de Cornavin. Nous retenons le haut de la fourchette pour ces 14.3 km d'ajout de voies (11.5 km après modifications ci-après).	<b>2.2 milliards</b>
Dans un scénario de sa réalisation en métro automatique léger pour ledit tronçon, <b>nous retirons cette section entre Cherpines et Bernex</b> , (-3.1 km). <i>Un métro automatique léger (p.ex. M3 Lausanne 0.582 mia pour 3.7 km) semble moins cher à réaliser (nous pensons à 82% en extrapolant 0.49 mia), tout en offrant de meilleures fréquences et une vitesse commerciale proche du RER.</i>	-0.6 milliards
Le <b>prolongement vers Saint-Julien depuis Cherpines</b> appelle un rajout d'environ 3.5 km de voies à CHF 200mio/km - permettant d'installer une L7 Cornavin <> Saint-Julien <> Valleiry (voire prolongée jusqu'à Bellegarde). - ouvrant de continuer vers Annecy.	0.7 milliards
Section Aéroport-ZIMEYSA : desserte plutôt par bus ou tram postulée mieux calibrée au potentiel, même depuis Ferney.	-0.6 milliards
<b>Insertion de la section Aéroport-Ferney</b> (-Meyrin-ZIMEYSA év.)	0.5 milliards
<b>Soit Diamétrale-BS avec L7 Saint-Julien et Valleiry</b>	<b>2.2 milliards</b>

#### L'AXE BOURG-EN-BRESSE - ANNECY EN 2 DÉPLOIEMENTS :

- **VOIR DETAILS D'ÉVENTUELLE RÉALISATION EN SECTION VI CI-APRÈS.**
- Que permettrait l'enveloppe du Lyon-Turin (EUR 25 mia) ou celle du Gothard (CHF 12 mia) voire celle du Lötschberg (CHF 4 mia) ? Quel potentiel offrirait un partenariat public-privé (exemple : LISEA Tours-Bordeaux) ? Une partie de la réponse tient aux calculs des valeurs d'usage des différents scénarios possibles. Place aux incontournables arbitrages.

## V) CROISSANCE DE LA POPULATION, UN MARQUEUR DE LA PROSPERITE ECONOMIQUE ET SOCIALE ANNECY-GENEVE [nouveau]

La croissance de la population plus rapide en Haute-Savoie montre que le Carrefour ferroviaire genevois peut apporter une contribution intéressante à la nécessaire mise à niveau des infrastructures ferroviaires du Département eu égard à son potentiel.

### Haute-Savoie : la plus forte croissance démographique de métropole

Christelle Thouilleux, Emma Bianco, Insee

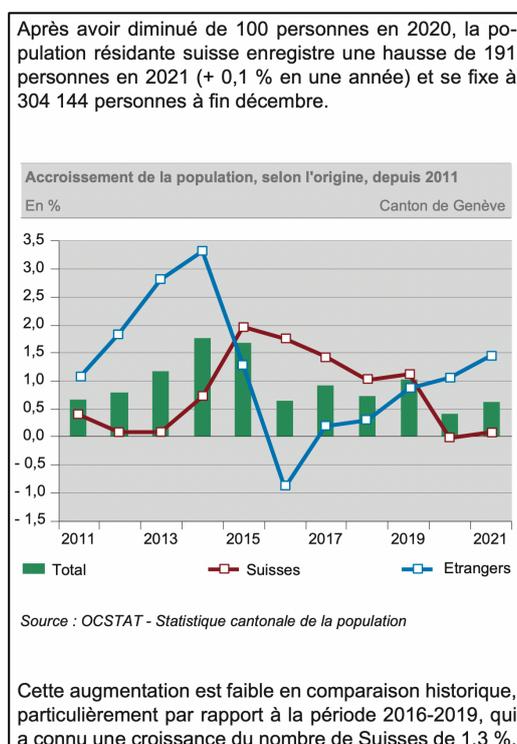
La Haute-Savoie compte 801 400 habitants au 1<sup>er</sup> janvier 2016. Le département est le plus dynamique de France métropolitaine, avec une croissance démographique de 1,4 % par an en moyenne depuis dix ans. Celle-ci est portée à la fois par les naissances et les migrations. L'essor démographique est lié à l'attractivité de la métropole de Genève, mais pas seulement. La plupart des grandes aires urbaines du département sont très dynamiques. Certaines communes du massif du Mont-Blanc, plus isolées, restent en revanche à l'écart de la croissance.

INSEE FLASH AUVERGNE-RHÔNE-ALPES  
N° 53  
Paru le : 11/01/2019  
> [Découvrir la collection](#)

**VERSION IMPRIMABLE**  
(pdf, 2 Mo)

**DONNÉES DES TABLEAUX**  
(zip, 13 Ko)

Extrait du site [insee.fr](https://www.insee.fr) en date du 14 août 2022 (page Statistiques et études > Haute-Savoie : la plus...).



Extrait du site [statistique.ge.ch](https://www.statistique.ge.ch) le 14.08.22 (pdf INFORMATIONS STATISTIQUES N° 04 – MARS 2021)

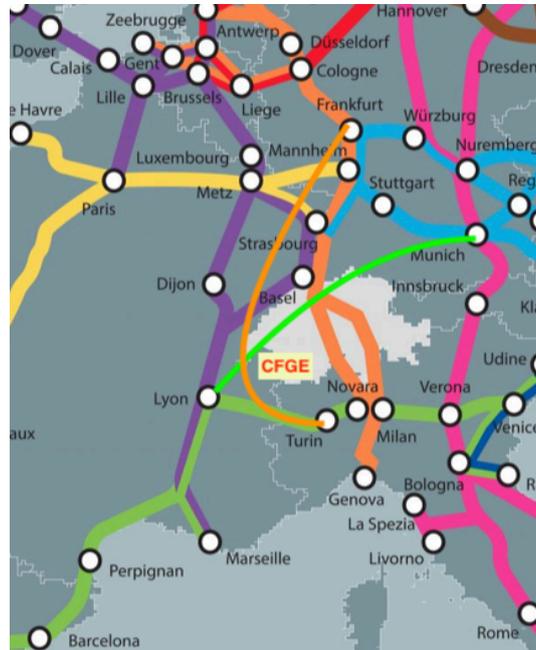
© Philippe Ruchet à 1207 Genève – Tous droits réservés  
Parallèlement à ce résumé intermédiaire d'août 2022, tapuscrit en travail :  
**Un Inventaire 9 des voix et voies du Carrefour ferroviaire genevois**  
**(idées - connues, reconnues ou novatrices - et projets pour 2050)**

*Au gré des commentaires reçus ou sollicités s'agissant de la présente édition intermédiaire, la version finale du présent ouvrage pourrait évoluer. La start-up ainsi concernée devrait se terminer au plus tard à fin 2023 sauf imprévu ; il sera tenu un journal de ladite start-up sur le site [cfge.ch](https://www.cfge.ch) à toutes fins utiles.*

## VOIES : UN SCENARIO D'EXTENSION DU CFGE

### VI) LE CFGE ET LES CORRIDORS FERROVIAIRES EUROPEENS

[références : p. 17 de la brochure mai 2022 et p. 15 du pdf sur cfge.ch de janvier 2022]



© European Commission, DG Move, TENtec Information System

Ci-dessus : les corridors ferroviaires européens avec deux connexions envisagées pour le Carrefour ferroviaire genevois, soit Méditerranéen (vert) et Rhin-Alpes (orange).

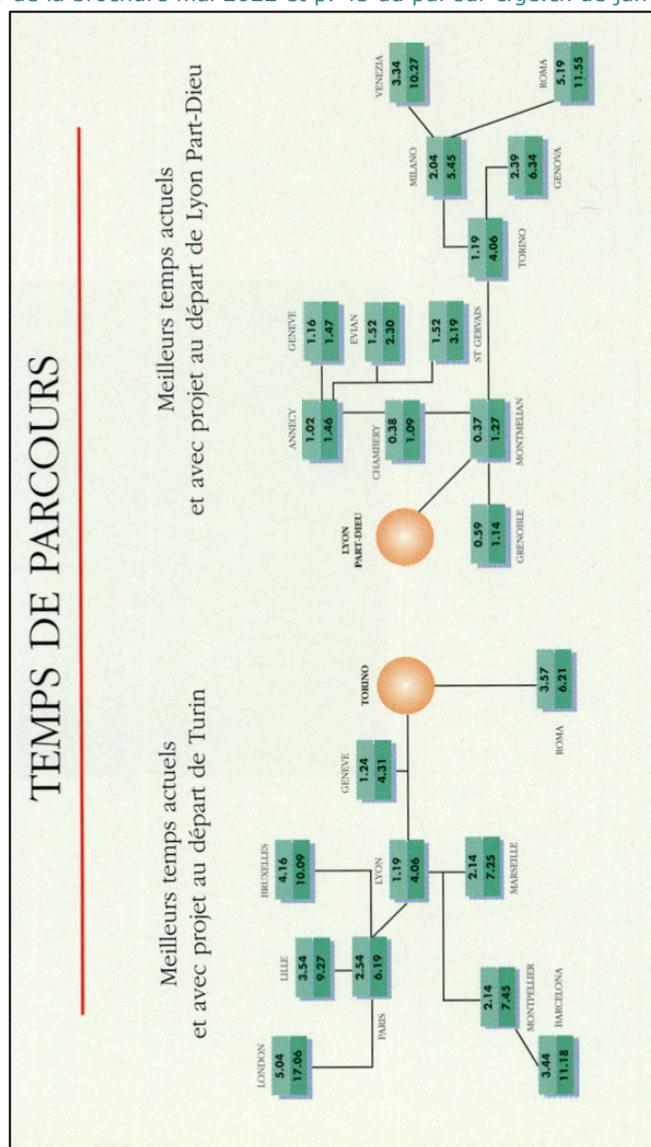
#### UN EXEMPLE DE STRATEGIE DE MISE EN PLACE

**1<sup>er</sup> déploiement (pour 2045 ?), ellipse CFGE en vert : la ligne nouvelle depuis Anancy, qui se prolongerait avec celle en direction de Lausanne, permettrait de réaliser la Croix fédérale ferroviaire soutenue par le Conseiller national vaudois Français ; il se présenterait ainsi l'opportunité (à évaluer) d'ouvrir une branche du Corridor ferroviaire méditerranéen en direction de Munich.**  
(Éventualités nouvelles dessertes : (i) Lyon-SaintExupéry-Chambéry-Anancy-Genève-...-Zurich-Munich ; (ii) Zurich-...-Genève-Anancy-Chambéry-Grenoble-...-Barcelone ; (iii) Francfort-Bâle-...-Genève-Anancy-Chambéry-Turin).

**2<sup>ème</sup> déploiement (pour 2060 ?), ellipse CFGE en orange :** prend en compte les développements à envisager s'agissant du Corridor ferroviaire Rhin-Alpes avec les nouvelles prestations qu'offrirait une branche fret via la Bresse, le Tunnel sous le Haut-Jura et le sillon alpin jusqu'à la LGV Lyon-Turin.  
En sus : le potentiel du Mont-Blanc depuis Paris, Bruxelles, Amsterdam, Strasbourg, Francfort et Londres.

## VII) LE LYON-TURIN, AU CŒUR DES AUBAINES DU CARREFOUR

[références : p. 39 de la brochure mai 2022 et p. 43 du pdf sur cfge.ch de janvier 2022]



Extrait d'un flyer Lyon-Turin de 1995 trouvé sur le site altransit.ch. Entre Genève et Turin, le gain escompté ci-dessus dépasse 3 heures via Anancy et la LGV Lyon-Turin (soit 1 h 24 à condition d'une LGV entre Genève et Anancy - contre 4 h 31 actuellement). Selon notre projection moins ambitieuse de 1 h 45, nous obtenons ainsi un gain de 2 h 45.

## VIII) POTENTIEL DE LA HAUTE-SAVOIE AVANT VALIDATION

[références : p. 45 de la brochure mai 2022 et p. 49 du pdf sur cfge.ch de janvier 2022]

Paris		00:00		00:00	
<b>Objectifs: gains de temps pour la Haute-Savoie</b>					
Genève Pont-Rouge (SNCF)		--:--		02:55	
		00:15		> actuellement Paris - Genève-Cornavin : 3h10	
Annemasse		via CEVA ou Pied Salève		03:40 03:20 00:20 via GenèvePtRouge	
ThononLesB.		via CEVA ou Pied Salève		04:25 03:55 00:30 via GenèvePtRouge	
		Ultérieurement (Trav Lac)		03:20 01:05 via GenèveAéroport	
EvianLesBains		Ultérieurement (Trav Lac)		04:35 03:30 01:05 Paris:via Aéroport	
		Ultérieurement (Trav Lac)		03:00 02:20 00:40 Lyon:via Aéroport	
SaintGervais LesBains- LeFayet		04:40 03:50 00:50 via GenèvePtRouge		01:55 01:10 00:45 depuis GEAéroport	
		03:20 02:25 00:55 via shunt StJulien			
Annecy		03:40 03:15 00:25 via GenèvePtRouge			
LyonPartDieu		00:00 00:00			
		Temps selon horaire actuel (printemps 2021)			
		Plausible avec diamaétrale entre Bourg-en-B. et Annecy			
Paris	Lyon	Relations		00:00 00:00 Gain de temps avec objectifs plausibles susmentionnés	

DEPUIS PARIS, les trains emprunteraient la **Diamétrale à réaliser entre Bourg-en-Bresse et Annecy (avec embranchement pour Cluses et Saint-Gervais)** en ne desservant que la gare de Genève Pont-Rouge.

Via la LGV Lyon-Turin et Chambéry, le trajet Paris-Annecy pourrait passer à 3 heures au mieux (ceci après amélioration des temps de parcours entre Chambéry et Annecy), soit un gain de 40 min. contre les 20 susmentionnées par le Tunnel sous le Haut-Jura.

**DE LYON A SAINT-GERVAIS-LE-FAYET : soit [i] un parcours via Bellegarde avec shunt avant Saint-Julien en 2h25 (c-à-d. par le nord et la ligne nouvelle Annecy avant d'emprunter l'embranchement Evires aménagé avec raccord en direction de Cluses), soit [ii] le tracé via la LGV jusqu'à Chambéry et Annecy en 1h52 selon section VII.**

## IX) ADAPTER LE SCENARIO DE TELECABINE DES CHERPINES

[références : p. 31 de la brochure mai 2022 et p. 22 du pdf sur cfge.ch de janvier 2022]

**LES ORIGINES : UN INDICE DE PLUS DE LA PERTINENCE D'UN RATTACHEMENT A SAINT-JULIEN.** La télécabine urbaine des Cherpines (rapports PL12296-A ensuite de la M2126-B, refusée le 9 avril 2019 [à 51 voix contre 42 par le Grand Conseil du canton de Genève, pour des raisons de performance], avère un potentiel certain.

**VARIANTE POSTULEE : METRO AUTOMATIQUE.** Depuis Carouge, il desservirait Bachet, Cherpines, Blandonnet pour aboutir à l'Aéroport P+R 47 (jusqu'à la section 6 du tracé depuis l'Aéroport).

**VARIANTE ENVISAGEE : VOIE FERREE.** Depuis Pont-Rouge, elle reprendrait les sections 7 et 8 pour aboutir à Saint-Julien avant de se prolonger vers Annecy.

Ci-contre : ledit projet de télécabine, extrait rapport PL12296-A p. 28.





**agIL6.com**

**agIL6.ch**



**SE REPERER  
ET ENTREPRENDRE**

Né en 1952 et Genevois depuis toujours, Philippe Ruchet (l'auteur) a passé son expertise comptable en 1984. Il a occupé diverses fonctions dans les domaines de l'audit, de la compliance et de la formation d'adultes (comptabilité et création de micro/petite entreprise). Il a presté tantôt en tant que salarié ou comme indépendant.

Retraité depuis 2018, il préside aux destinées de ses sites internet avec leurs publications regroupés dans l'espace eco9.ch. Il entretient ses savoirs entrepreneuriaux et procède à un suivi de différents domaines en lien avec la lutte contre le réchauffement climatique.

Indépendamment de ses engagements associatifs, il livre ici ses connaissances afin d'établir un inventaire (parmi d'autres possibles) du Carrefour ferroviaire genevois. La présente édition intermédiaire sert à diverses consultations dans le but de conforter les opinions exprimées ici et de les faire évoluer en tant que de besoin.

**Présent Résumé Annecy pdf [cfge.ch](http://cfge.ch) du 18 août 2022**

**Publié à compte d'auteur par**

**Philippe Ruchet**

**Avenue de la Grenade 21**

**CH-1207 Genève**

**contact courriel : [redac@eco9.ch](mailto:redac@eco9.ch)**

**Plan d'édition du texte de référence des éditions intermédiaires :**

**Références : ISBN 978-2-8399-2865-6 de fin mai 2022 (distribution réservée) ;**

**Précédent : ISBN 978-2-8399-2920-2 pdf gratuit sur [cfge.ch](http://cfge.ch) dès le 27 janvier 2022**

**Informations supplémentaires : voir le site [cfge.ch](http://cfge.ch)**