

# FICHE D'ÉTUDE IS'95 GEIE ANNECY-GENEVE : VAN/TRI

## 1. INTRODUCTION

- [2] 2. VAN (VALEUR ACTUELLE NETTE) ET TRI (TAUX DE RENTABILITÉ INTERNE
- [3] 3. LE NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS ET LE SILLON ALPIN (GRENOBLE)
- [3] 3.1. Le verrou de Saint-Clair et la problématique d'Ambérieu
- [3] 3.2. Un achalandage européen : l'exemple Zurich - Genève - Valence - Barcelone
- [4] 3.3. Annecy comme soupape de sécurité de l'axe Est-Ouest
- [4] 3.4. La cohérence d'une progression par étapes validées
- [4] 3.5. Les défis de Lyon Part-Dieu
- [5] 3.6. L'apport de Grenoble
- [5] 3.7. La variante existante Aix-les-Bains – Culoz, une concurrence ou pas ?
- [8] 4. CONCLUSION : ÉVENTUELLE RÉALISATION

Partons de l'intention stratégique (IS) du dépliant de septembre 1995 du GEIE (Groupement européen d'intérêts économiques) Alpetunnel (Lyon-Turin ; aujourd'hui Transalpine). Voyons ainsi le concept d'une nouvelle ligne ferroviaire directe entre Annecy et Genève avec origine à Aix-les-Bains. Considérons en relation le résultat de conversations des 1<sup>er</sup> et 4 août 2026 avec l'IA Gemini de Google sous forme résumée.

L'IS précitée a évolué peu après jusqu'à une liaison Montmélian-Genève (donc plus ambitieuse). Elle a pourtant été rétorquée le 18 septembre 1998 en conférence de presse à Lyon par Jean-Paul Gayssot le ministre des transports d'alors (c'est-à-dire du gouvernement Jospin sous cohabitation de la Présidence Chirac 1995-2002).

Pourquoi ne pas réactiver ce dossier IS de base à l'occasion d'évaluations relatives au raccordement ferroviaire de Saint-Julien avec la publication du rapport du Conseil consultatif de la liaison Jura-Léman-Salève (LJLS) en date du 29 juin 2026 ?

Cette proposition GEIE Alpetunnel de ligne directe Annecy-Genève n'est pas le fruit de simples bonnes idées. Quand on élabore une stratégie Lyon-Turin à ce niveau institutionnel reconnu, on réfléchit à un concept économique pertinent. Y avoir inclus Genève ne relève pas de spéculation quelconque mais bien de cohérence territoriale.

Dans un environnement de planification de réseaux transeuropéens (RTE-T), interconnecter la Suisse au Lyon-Turin via une ligne rapide Aix - Annecy - Genève apparaît faire sens avec une antenne offrant une alternative de contournement et de délestage pour des flux nord-sud appelés à des croissances majeures se destinant à dépasser les pronostics d'autres lignes ferroviaires à travers les Alpes dont nos NLFA d'un point de vue européen (ces axes desservent aussi le trafic suisse, rappelons-le).

Fort opportunément cet axe Montmélian-Genève se présentait comme une réalisation pouvant accueillir les trafics fret et voyageurs. En limitant désormais ce projet au concept précité Aix-les-Bains – Annecy – Genève, on conserverait l'atout de la meilleure combinaison entre **entre haute performance (ici 160 km/h en exploitation et 200 en pointe de rattrapage horaire si nécessaire) et intégration territoriale vu les distances en jeu ici** ; pousser au-delà n'apporterait qu'un gain de temps insignifiant pour un coût de construction substantiellement majoré le cas échéant.

Qui plus est, rouler à 160 km/h ralentit l'usure de la voie et la consommation électrique par rapport à un régime permanent à 200 km/h, tout en assurant un trajet direct Annecy-Genève en moins de 25 minutes. Les rames TER actuelles SNCF/CFF sont déjà conçues pour rouler à 160 km/h avec des pointes possibles à 200 km/h.

# FICHE D'ÉTUDE IS'95 GEIE ANNECY-GENEVE : VAN/TRI

## 2. VAN (VALEUR ACTUELLE NETTE) ET TRI (TAUX DE RENTABILITÉ INTERNE)

Rien n'est jamais totalement impossible tant que des calculs de rentabilité socio-économique globale ne l'ont pas établi formellement. Ainsi, une évaluation rigoureuse de la Valeur Actuelle Nette (VAN) et du Taux de Rentabilité Interne (TRI) pourrait justifier cet axe ferroviaire Annecy-Genève pour plusieurs raisons :

### 2.1. Des flux réels qui maximisent la VAN

Le calcul classique de la VAN d'un projet ferroviaire intègre l'ensemble des gains de temps pour les usagers, la réduction des externalités négatives (bouchons sur l'A41, pollution, accidents) et les recettes de billetterie attendues.

- **Le potentiel du Sillon alpin** : Avec l'explosion démographique de la Haute-Savoie et l'attractivité économique de Genève, le réservoir de voyageurs entre Annecy, Cruseilles, Saint-Julien et Genève est colossal.
- Si une ligne nouvelle (de type VN200 comme évoqué) fait basculer des dizaines de milliers d'automobilistes par jour vers le rail grâce à un trajet de 25 minutes, la valeur des gains de temps et de CO2 économisés ferait bondir la VAN vers des sommets que l'État français n'anticipait pas en 1998 (Gaysot cf p. 1).

### 2.2. Un TRI dopé par un modèle de ligne nouvelle

Le reproche fait à l'ancien projet Genève-Montmélian dans le sillage du GEIE Alpetunnel était son coût astronomique, qui plombait le TRI (le taux de rendement interne du capital investi). En basculant sur une infrastructure plus courte mais déjà performante, on constate les points suivants :

- Les coûts d'investissement initiaux chutent drastiquement.
- Les bénéfices (recettes + gains environnementaux) arrivent rapidement dès la mise en service.
- Mathématiquement, le **TRI s'améliore nettement**, susceptible de rendre le projet attractif pour des financements de type partenariats public-privé (PPP) ou des investissements croisés franco-suisses.

### 2.3. Intégrer la VAN élargie (l'effet réseau)

Une étude moderne ne se contenterait pas de mesurer la liaison Annecy-Genève de point à point. Elle mesurerait la valeur ajoutée de cette ligne **connectée à la Diamétrale genevoise (loi L 13176)**. Le fait que ce train rapide vienne alimenter directement des pôles majeurs comme les Cherpines/ZIPLO, le PAV ou l'Aéroport démultiplierait l'utilité socio-économique de l'infrastructure globale. L'évaluation de la VAN et du TRI est donc la seule méthode scientifique capable de déterminer si ce projet mérite d'être décongelé ou s'il doit rester un mythe.

### 2.4. La dynamique de marché de l'environnement économique continental

En pied de page 7, on évoque la créativité du financement à la française en présence d'une interconnexion à la dimension continentale des ventes de prestations du fait de la réalisation des infrastructures considérées. Concrètement, la libéralisation européenne désormais effective des services de transport fret et voyageurs amènera une croissance des revenus stimulant les VAN et TRI.

# FICHE D'ÉTUDE IS'95 GEIE ANNECY-GENEVE : VAN/TRI

## 3. LE NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS ET LE SILLON ALPIN (GRENOBLE)

A ce stade, nous n'avons pas parlé de la ligne du Bugey et d'un potentiel marché Zurich-Genève-Annecy-Lyon ou Valence-Barcelonne. Malgré le CFAL, l'axe Ambérieu-Lyon (et le verrou de Saint-Clair) va se trouver très sollicité par le REM Lyon. Un dédoublement par Annecy pourrait donc se révéler très intéressant, les TER Genève-Culoz-Ambérieu-Lyon continueraient certes leur existence mais leur potentiel de développement resterait limité.

**Le nœud ferroviaire de Lyon atteint ses limites de saturation en l'état actuel des installations ; l'intégration d'Annecy comme itinéraire oriental de dédoublement redessine complètement la géographie des grands corridors européens.**

Cette analyse s'appuie sur des réalités techniques incontestables que les planificateurs commencent à considérer :

### 3.1. Le verrou de Saint-Clair et la problématique d'Ambérieu

La ligne historique **Genève - Culoz - Ambérieu - Lyon** est régulièrement qualifiée de ligne malade en Auvergne-Rhône-Alpes. Elle subit des retards chroniques et une saturation intenable.

- **L'effet REML (Réseau Express Métropolitain Lyonnais)** : Le déploiement des trains du quotidien sur l'étoile lyonnaise va saturer les sillons disponibles à l'entrée de Lyon, notamment au goulet d'étranglement de Saint-Clair. [1]
- **Les limites du CFAL** : Le Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) captera le fret de marchandises, mais il ne résoudra pas le problème des trains de voyageurs (TER et TGV) qui doivent obligatoirement entrer dans les gares centrales de Part-Dieu ou Perrache. Le potentiel de développement des TER Genève-Lyon par Ambérieu est donc structurellement plafonné.

### 3.2. Un achalandage européen : l'exemple Zurich-Genève-Valence-Barcelone

Aujourd'hui en particulier, relier la Suisse à la Catalogne en train relève du parcours du combattant, imposant des correspondances fastidieuses à Genève et Lyon. Pourtant, le marché économique et touristique est gigantesque. Qu'il est loin le temps de jadis béni des Catalan Talgo ou encore des trains hôtel Pablo Casals.

- Si l'on combine l'étape des **Cherpines** (le projet de raccordement sud de Genève) à cette **nouvelle Annecy-Genève** (le concept *Alpetunnel* réactivé et réalisé en V160/V200), on crée un nouvel itinéraire d'évitement.
- Un train quittant Zurich ou Genève n'aurait plus besoin de s'engouffrer dans l'encombrement ferroviaire d'Ambérieu et Saint-Clair pour rejoindre le sud.

**Le renouvellement du Barreau sud genevois (largement évoqué en 2009 quand le CEVA a été accepté à 63% en référendum) conduirait la géographie ferroviaire genevoise à un mimétisme avec sa voisine entre Rhône et Saône. Perrache s'est doublée avec Part-Dieu en 1983 permettant le développement des liaisons TGV introduites en 1981. Changer de dimension pour le nœud ferroviaire genevois impliquera de reconnaître le confinement de Cornavin et la nécessité d'une nouvelle infrastructure au PAV à connecter de manière appropriée à Genève-Aéroport où arrivera sûrement la future ligne nouvelle de/vers Lausanne.**

# FICHE D'ÉTUDE IS'95 GEIE ANNECY-GENEVE : VAN/TRI

## 3.3. Annecy comme soupape de sécurité de l'axe Est-Ouest

En faisant transiter une partie des flux grandes lignes (Genève - Annecy – Chambéry - Valence) par le Sillon alpin, on contourne totalement le nœud lyonnais pour les voyageurs dont la destination finale est le Sud de la France ou l'Espagne.

- **Pour Lyon** : Cela libère des sillons précieux à St-Clair pour le REM lyonnais.
- **Pour la Haute-Savoie** : Cela justifie enfin les investissements lourds de modernisation/dédoublage de la ligne Aix-les-Bains - Annecy, qui passerait du statut de cul-de-sac régional à celui de maillon d'un corridor international.

## 3.4. La cohérence d'une progression par étapes validées

Le raisonnement ici démontre pourquoi une planification par étapes est une réelle méthode vertueuse :

- **Étape 1 (le quotidien)** : On limite la LJLS comme un LEX bis Aéroport – Nations – Cornavin – Pont-Rouge – Cherpines - Bernex (c'est-à-dire différer Saint-Genis – ZIMEYSA – Meyrin – Aéroport vu les dispositions déjà prises dont le BHNS), revenant ainsi au concept de base de la L13176 comme présenté en détail par ailleurs.
- **Étape 2 (le régional)** : On étudie le prolongement sud, non plus comme une simple desserte de la banlieue de Saint-Julien, mais comme la tête de pont d'une future ligne rapide vers Annecy. On travaille sur une synergie franco-suisse lémanique.
- **Étape 3 (l'europpéen)** : Ce maillon franco-suisse s'intègre enfin dans la grande stratégie de délestage des nœuds de Lyon et d'Ambérieu, offrant à la Suisse un accès direct vers Barcelone.

La directissime Annecy n'est plus seulement une bonne idée, elle devient une nécessité pour la fluidité du quart sud-est de la France et de la Suisse romande.

## 3.5. Les défis de Lyon Part-Dieu

L'arrivée du **Service Express Régional Métropolitain (SERM)** lyonnais place la gare de **Lyon Part-Dieu** au centre d'un redoutable goulet d'étranglement. Épicentre du réseau européen de correspondances avec plus de 125'000 voyageurs quotidiens, la gare a été historiquement conçue pour seulement 35'000 usagers. Pour faire face à la promesse du REM de gonfler le trafic de **+15 % de trains du quotidien**, Part-Dieu subit une reconfiguration technique majeure structurée par trois leviers :

- **L'extension de surface (la voie L)** : Récemment mise en service, ladite **12e voie** a permis d'apporter un premier soulagement. Elle offre une plus grande flexibilité de stationnement des TER sans paralyser les voies de transit TGV.
- **Le doublement des galeries et des halls** : La livraison finale des chantiers intérieurs et de la place Béraudier vise à fluidifier les flux de voyageurs. En doublant la taille du pôle d'échanges, la SNCF tente d'éviter la saturation des quais lors des pointes.
- **Le dilemme des voies M et N** : Malgré la voie L, SNCF Réseau estime qu'un RER pleinement cadencé à l'horizon des prochaines décennies exigera **deux voies de surface supplémentaires** (ou un tunnel de gare souterrain chiffré à plus de 3 milliards d'euros).

## FICHE D'ÉTUDE IS'95 GEIE ANNECY-GENEVE : VAN/TRI

C'est ici que l'intention stratégique d'un grand contournement par le Sillon alpin prend tout son sens. Le SERM de Lyon va saturer de manière critique les voies d'accès à Part-Dieu. Délester la métropole lyonnaise d'une partie des grands flux internationaux (Suisse/Catalogne) via la **ligne nouvelle Annecy-Genève** apparaît comme une solution technique élégante qui évite de devoir fracturer à nouveau le tissu urbain lyonnais pour y ajouter des rails.

Lyon n'a pas besoin d'un Zurich-Barcelonne se suffisant déjà en lui-même ; rien ne justifierait d'y faire transiter des trains pleins ou quasiment pleins, en particulier au vu des considérations suivantes :

- **Zéro valeur ajoutée locale** : Ces voyageurs ne s'arrêtent pas à Lyon, n'y consomment pas et n'injectent rien dans l'économie locale de ce fait.
- **Consommation de sillons critiques** : Un train traversant consomme un créneau horaire (un sillon) à l'entrée de Saint-Clair, sur les voies à quai de Part-Dieu, puis à la Guillotière. Ce sillon pour le transit international est un sillon en moins pour le **Réseau Express Métropolitain (SERM) lyonnais**, privant les usagers du quotidien (banlieusards) de trains supplémentaires.
- **Risque de propagation des retards** : Si un train international arrive en retard depuis la Suisse ou l'Espagne, il désorganise instantanément le cadencement ultraserré des RER locaux au cœur du nœud lyonnais.

Un dédoublement par le **Sillon alpin (via Annecy)** n'est pas un cadeau fait à Lyon, mais un service mutuel : cela soulage la Part-Dieu en lui restituant sa capacité locale, tout en offrant aux usagers suisses et espagnols un tracé plus court, plus rapide et immunisé contre les bouchons ferroviaires lyonnais.

### 3.6. L'apport de Grenoble

L'intégration de **Grenoble** complète idéalement cette vision systémique : le sillon alpin (Genève – Annecy – Chambéry – Grenoble – Valence) redeviendrait l'axe de transit international majeur pour Zurich – Barcelone (comme au temps du Catalan Talgo), libérant le nœud saturé de Lyon.

Penser le développement des **Cherpines** dans la perspective d'une tête de pont transfrontalière offre à Genève l'opportunité exceptionnelle de lancer ces études stratégiques à long terme de désenclavement ferroviaire, tout en consolidant son réseau d'agglomération immédiat.

### 3.7. La variante existante Aix-les-Bains - Culoz

Gardons les bénéfices d'un accès oriental à Part-Dieu avec la réalisation du dédoublement de la section Saint-Fons (Guillotière) – Grenay (CFAL) relayé par le tunnel Dullin-L'Épine avec l'aménagement du shunt de Voglans permettant de courber la combe de Chambéry. Arrivant ainsi à Axi-les-Bains, et à défaut d'une directissime Annecy-Genève, on remonterait vers Culoz pour rejoindre Genève-Cornavin via l'itinéraire actuel en empruntant la section la moins chargée de l'axe du Bugey. On pourrait tabler sur des durées de trajet certes moins attractives, mais déjà compétitives (soit entre les 1 h 50 actuelles et les 1 h 15 escomptées au mieux).

**Que donnerait une comparaison VAN des deux scénarios ? Commençons par situer les enjeux dans le temps avec une échéance franco-suisse vers 2045.**

## **FICHE D'ÉTUDE IS'95 GEIE ANNECY-GENEVE : VAN/TRI**

Des aménagements ferroviaires sur **l'axe fret Dijon-Modane**, spécifiquement entre **Ambérieu-en-Bugey et Culoz**, se réfèrent à des chantiers historiques de **mise au gabarit des tunnels pour l'autoroute ferroviaire**. Cet axe constitue l'itinéraire d'accès historique pour le flux majeur du fret européen à destination de l'Italie via la ligne de la Maurienne. Pour y faire circuler des trains de fret modernes (notamment le transport de camions entiers ou de grands conteneurs sur des wagons surbaissés), la SNCF a dû procéder à des travaux de génie civil très lourds de mise au gabarit GB1. S'agissant des tunnels entre Ambérieu et Culoz, la voie ferrée s'engouffre dans le massif du Bugey et traverse 3 tunnels (Tenay, Burbanche et Rossillon).

Le rôle de ces tunnels et de la section Ambérieu-Culoz est revenu sur le devant de la scène politique et technique. L'État français ayant repoussé à l'horizon 2045 la création des nouvelles voies d'accès au Lyon-Turin (prévoyant de longs tunnels sous la Chartreuse et Belledonne). Cette modernisation accrue de l'axe historique existant (Dijon – Ambérieu – Culoz – Chambéry – Modane) continuera à supporter le gros du trafic de marchandises transalpin en attendant, soit après la mise en service du tunnel international de base du Lyon-Turin prévue au début des années 2030. Il s'agit d'aménagements de gabarit pour une exploitation intermédiaire ; donc pas d'une amélioration substantielle au bénéfice du trafic Genève-Lyon.

**De plus, le tunnel du Crêt-d'Eau (situé entre Bellegarde et la frontière suisse) est un véritable point noir bien connu. Il faudrait aménager les équipements pour pouvoir densifier le trafic. Le problème se retrouve aussi sur territoire suisse. Les L5 et L7 du réseau RER genevois appellent des fréquences plus rapprochées, mais dans le contexte d'un trafic fret du corridor NSRM. Certes, la branche ZIMEYSA-Meyrin de la LJLS apportent une réponse pour partie. Dans ce contexte, pouvoir disposer d'un accès GL depuis le sud par une nouvelle ligne Annecy et une visite à PAV offre un potentiel de développement bienvenu.**

Avec le CFAL et les accès français au Lyon-Turin, le trafic fret se réduira entre Ambérieu et Culoz puis Chambéry au bénéfice des TER AURA qui vont probablement s'engouffrer dans la brèche (et on le comprend). Cependant, l'analyse du calendrier réel de ces grands chantiers montre que cette brèche mettra longtemps à s'ouvrir.

Le salut des TER AURA passera bien par le départ du fret. Mais à cause des arbitrages budgétaires de l'État français, la ligne historique Ambérieu-Culoz va devoir jouer les prolongations et continuer à cohabiter douloureusement avec le fret lourd pendant encore au moins deux décennies en l'état actuel des pronostics. Un horizon à 20 ans semble particulièrement long. Cependant, dès lors qu'il faut raisonner en termes de planification ferroviaire alternative, on est en plein dans la cible. C'est le cœur même du paradoxe ferroviaire : le temps de la planification dirige le temps de l'action.

**Plaçons-nous donc en 2045. A cette échéance, le CFAL Grenay-Ambérieu, les voies d'accès françaises au Lyon-Turin, la branche Dullin-L'Épine vers Chambéry et l'aménagement du shunt de Voglans pourraient être réalisés. L'importance des financements du Lyon-Turin, et le nécessaire équilibre des investissements à l'intérieur de l'hexagone condamne l'accès nord de Lyon par Saint-Clair à demeurer l'enchevêtrement que nous connaissons actuellement avec un développement du SREM Lyonnais vers Ambérieu qui se serait opéré dans le cadre existant. En Suisse sauf imprévu, Genève sera reliée peu ou prou**

# FICHE D'ÉTUDE IS'95 GEIE ANNECY-GENEVE : VAN/TRI

à une ligne ferroviaire dédoublée (au moins entre Morges et Perroy) et l'extension souterraine de la gare de Cornavin avec la LJLS sera achevée.

Entre Lyon et Genève, on disposera toujours d'un TER à 1 h 50 desservant le Bugey. Un nouvel itinéraire direct et plus rapide (en particulier pour les TGV Lausanne-Marseille) aura-t-il pu être mis en place via le nouveau tunnel Dullin-L'Épine et Aix-les-Bains ?

Ce faisant, depuis Aix-les-Bains, on peut donc opposer deux variantes à savoir :

- **L'ossature inédite ou de rupture.** Celle de l'IS'95 GEIE Apletunnel (Lyon-Turin) que l'on peut décrire comme une ligne nouvelle Aix-les-Bains (au sortir du shunt de Voglans) - Annecy (Aix - Annecy est à la limite de ses capacités avec les besoins du trafic TER) - Genève (par exemple via un tunnel à la cote 550 mètres sous le Mont-de-Sion).
- **L'ossature attendue faute d'autre ou de continuité.** Celle consistant à reprendre l'actuelle Aix-les-Bains - Culoz - Genève.

Les deux options font apparaître des réalités économiques fort différentes.

- La nouvelle réalisation (Annecy) développera les marchés (Zurich-Annecy-Barcelone ; Zurich - Annecy - Lyon ; - train des neiges Aéroport de Genève - Saint-Gervais/Le Fayet ; Genève-Annecy-Turin ; dédoublement des TGV de/vers Paris via Lyon SaintEx/Satolas par exemple).
- **L'actuelle ne permettra qu'une croissance modérée en obligeant en particulier à des arbitrages bridant le développement du SREM 74.**

Avec un changement d'échelle (et une création de valeur induite), on peut prendre le pari des formes nouvelles de financement émergeant, la France sachant se montrer créative en la matière (pensons au l'ATMB Autoroute et tunnel du Mont-Blanc. L'évaluation de la Valeur Actualisée Nette (VAN) de ces deux variantes fait en effet apparaître des réalités économiques, politiques et territoriales divergentes.

**La VAN de la continuité : Variante Aix - Culoz - Genève.** Cette option s'inscrit dans la politique classique du moindre coût apparent et de l'aménagement de l'existant.

- **Les bénéfices économiques (VAN) :** Faibles et rapidement plafonnés. Cette variante ne fait que préserver le marché existant (Lyon - Genève). Elle n'ouvre aucune nouvelle synergie territoriale. Le trafic fret transalpin s'étant reporté sur la Maurienne, cette section reste un axe régional amélioré mais géographiquement excentré.
- **Le verdict économique : C'est une VAN défensive. On investit peu pour éviter que la situation ne se dégrade, mais l'effet sur la croissance économique régionale est moindre. On répond à minima aux besoins.**

**La VAN de rupture : Variante Aix - Annecy - Genève (Tunnel du Mont-de-Sion).**

Ici, l'investissement initial est colossal. Pourtant, **le potentiel de VAN est infiniment plus élevé** car le projet ne se contente pas de capter un flux, il génère de nouveaux marchés. En particulier, briser l'isolement ferroviaire d'Annecy (actuellement en quasi cul-de-sac) recèle un exceptionnel potentiel de croissance.

**La créativité du financement à la française :** c'est sur ce point précis que le pari est le plus audacieux et, paradoxalement, le plus réaliste peut-être. En France, plus un

# FICHE D'ÉTUDE IS'95 GEIE ANNECY-GENEVE : VAN/TRI

projet ferroviaire est ambitieux et interconnecté à l'échelle européenne, plus il offre de potentiel pour un financement sortant des clivages budgétaires habituels. Le changement d'échelle de la variante Annecy permet d'activer des mécanismes de financement innovants que la variante Culoz ne pourra jamais mobiliser :

- **L'intégration à une société de projet transfrontalière** : En arrimant le projet Annecy-Genève comme la branche Nord des accès français du Lyon-Turin, on l'extrait des budgets TER classiques de la Région AURA. Le projet entre dans la cour des grands financements internationaux.
- **La sanctuarisation européenne (RTE-T)** : Un axe reliant la Suisse, la France et l'Italie à travers les Alpes est le candidat idéal pour des subventions du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), financé par Bruxelles.
- **Le modèle de concession ou PPP (Partenariat Public-Privé)** : La France a prouvé sa créativité en matière de grands ouvrages d'art autofinancés (Tunnel routier du Fréjus, Viaduc de Millau, LGV Tours-Bordeaux via LISEA). Un tunnel ferroviaire sous le Mont-de-Sion pourrait être concédé à un opérateur (GetLink ex EuroTunnel pour le feroutage) ou un consortium d'infrastructures (sur le modèle de TELT ou de la section internationale de Perpignan-Figueras), remboursé par des redevances de passage (péages ferroviaires) payées par les exploitants de TGV/Eurocity internationaux à fort pouvoir d'achat.
- **Éventuellement, un mécanisme écotaxe et versement mobilité** : Financer les infrastructures par le captage de la valeur foncière et des taxes sur le transport routier transalpin (report modal forcé).

**En résumé, ce concept Annecy** renverse l'échiquier : la variante Mont-de-Sion n'est pas ce projet "*trop cher pour être réalisé*" décrié ainsi par nombre de frilosités, c'est au contraire **le seul projet assez grand pour être envisageable**. C'est un parfait exemple de planification offensive qu'il faut certes davantage étayer qu'une ambitieuse vision stratégique. En intégrant des marchés d'affaires (Genève-Zurich-Lyon) et touristiques (Alpes-Espagne) majeurs, cette infrastructure offre un retour sur investissement socio-économique qui justifierait (soit sous réserve) pleinement l'effort de génie civil, là où la ligne du Bugey restera confinée à la gestion de l'étriqué.

## 4. CONCLUSION : ÉVENTUELLE RÉALISATION

Toute déclaration d'intention stratégique (DIS) appelle une rigoureuse procédure de validation ; rien n'est acquis d'emblée. La démarche commencera par une étude de la VAN et du TRI par identification et évaluation des marchés. Cette évaluation (CAPEX/OPEX) sera affinée par les verdicts d'ingénieurs et des opérateurs. Les juristes entreront ensuite en scène pour l'architecture juridique de l'environnement. Les diplomates peaufineront les dispositifs par insertion dans les ordres juridiques des pays (groupes de pays) concernées, soit France/UE et Suisse.

Tout commence par le verdict des chiffres. Concrètement la direction du projet doit prouver que la rupture (Annecy/Mont-de-Sion/Grenoble) surclasse la continuité (Culoz). Une fois cette condition vérifiée, les juristes d'affaires et de droit public entrent en scène pour concevoir la structure de portage. Le projet bascule enfin dans la sphère internationale pour s'inscrire dans le droit positif des États. S'agissant du volet européen le cas échéant, une réception du projet dans la révision des cartes du **Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T)** ouvre l'accès aux subventions du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE).