



## Bulletin (pdf) d'actualités, jeudi 2 décembre 2021

### Au sommaire :

Avis : lancement du site CFGE.CH dans l'espace éco9.ch

Actualité : des fonds privés pour développer le rail ?

Courrier des lecteurs :

- Nouvelle ligne ferroviaire lémanique (1.12.21)
- Saint-Julien et le Léman Express (27.8.21)

### Avis : lancement du site CFGE.CH dans l'espace éco9.ch

En ce jeudi 2 décembre 2021, nous officialisons le lancement du site CFGE.CH. Il s'agit d'une entreprise d'inventaire du Carrefour ferroviaire genevois ainsi concerné. Des informations suivront prochainement quant au calendrier et but des prochaines publications.

### Actualité : des fonds privés pour développer le rail ?

Dans le Temps de ce jeudi 2 décembre 2021, on nous annonce la constitution à Berne de l'association SwissRailvolution. Son président, le bien connu Filippo Lombardi précise : « *Les caisses de pension ont des milliards à placer. Elle peuvent le faire ailleurs que dans l'immobilier* ». Affaire à suivre donc s'agissant du développement de cette initiative et de l'étendue que prendra cet appel aux investisseurs privés qui ne devraient pas se limiter aux seules caisses de pension.

### Courrier des lecteurs : Nouvelle ligne ferroviaire lémanique

[Parution dans la Tribune de Genève du 1<sup>er</sup> décembre 2021]

Dans la chronique économique de la Julie du 15 novembre, Monsieur Stepcynski souligne fort judicieusement la pertinence irréfutable d'une ligne ferroviaire nouvelle entre Genève et Lausanne telle qu'envisagée par les CFF depuis plusieurs années maintenant. Raccordée à l'Aéroport, elle terminerait à la future et indispensable gare souterraine de Cornavin à 4 voies, laissant les quais en surface au trafic régional et à la SNCF permettant ainsi la réouverture de Céligny et des gares du district de Nyon pour des services RE et RER. En d'autres termes, trafics grandes lignes et régional seraient totalement séparés entre Genève et Lausanne offrant le substantiel potentiel de développement nécessaire à l'Ouest de la Suisse. Quant à une exploitation en carrousel (ou en boucle), son idée remonte à 1988 et émane des CFF; nul doute que ce si ce concept (qui leur appartient) devait dégager des opportunités à l'avenir, les CFF l'introduiraient alors sans hésiter.

Tous droits réservés.

© Editeur/auteur : Philippe Ruchet – Av de la Grenade 21 – 1207 Genève

## **Courrier des lecteurs : Saint-Julien et le Léman Express**

*[Version légèrement complétée d'une parution dans la Tribune de Genève du 27 août 2021 sous le titre « Pendulaires : des solutions »]*

La Tribune de Genève du mardi 24 août 2021 informait que des feux de circulation viseraient à réduire le trafic pendulaire franco-genevois aux douanes de Soral (Viry), Sézegnin et Chancy (Valleiry) dès cette fin août 2021

Ainsi, « Saint-Julien et le Léman Express » pourrait être un thème relativement à cette problématique des feux cherchant à réduire le trafic pendulaire précité. L'introduction de bus navettes incitatifs a certes produit son effet, mais insuffisamment.

Une solution consisterait à relier Lancy Pont-Rouge et Cherpines (objet envisagé par le PL12553) à Saint-Julien (soit une réactivation du Barreau Sud que d'aucunes et d'aucuns voulaient opposer, hélas, au CEVA alors qu'il s'agit de complémentarité dans une logique de mise en place d'un réseau efficient). De cet axe avoisinant la ZIPLO, une nouvelle ligne RER (par exemple L7) atteindrait Valleiry (sur les voies existantes depuis Saint-Julien) avec réouverture de la halte de Viry (exactement en face de Soral). Avec 14 minutes de possible durée pour un trajet entre Viry et Pont-Rouge, on disposerait d'une offre d'une incomparable attractivité.

De plus, moyennant la construction d'une ligne (classique, et non le projet LGV des années 1990) couvrant les 30 kilomètres entre Saint-Julien et Pringy, on profiterait d'une nouveauté formidable propre à relier Cornavin et Annecy en 25/30 minutes environ (soit près d'une heure de gagné par rapport à la situation actuelle), soit au moyen de la L2 reformatée, soit grâce à des trains grandes lignes qui poursuivraient jusqu'à Turin (alors à moins de deux heures de Genève via le tunnel franco-italien en construction).

De tels développements ne peuvent se concevoir qu'une fois l'extension souterraine de Cornavin achevée, incontestablement pour le bien aussi d'autres régions suisses et françaises. D'excellentes solutions existent donc; au Grand Genève en particulier d'y réfléchir.

Affaire à suivre.