

PHILIPPE RUCHET

Extrait 1^{ère} brochure
d'Inventaire 9
des VOIX & VOIES
du CARREFOUR
FERROVIAIRE
GENEVOIS - CFGE

*(LA PRESENTE PUBLICATION INTERMEDIAIRE
DES VOIES : L'AXE LGV LYON-TURIN, LA CLE)*

UNE EMANATION DU SITE **CFGÉ.Ch**

VOIX : EXPOSE DES THESES DU CFGE

A) LA DIMENSION GRANDES LIGNES EUROPE [réf/p3]

[A.1] Le **CARREFOUR FERROVIAIRE GENEVOIS (CFGE)** dispose d'atouts géographiques avérés cruciaux pour les grandes lignes.

[A.2] LA TRANSALPINE LGV LYON-TURIN OFFRE DES POTENTIELS MAJEURS ; CLE DE VOÛTE ENTRE LAUSANNE ET CHAMBERY, **RELIONS ANNECY EN DIRECT** PLUTÔT QUE RENFORCER L'AXE DU BUGEY (BELLEGARDE-LYON). CONNECTONS CLUSES ET SAINT-GERVAIS (MONT-BLANC) A HAUTEUR DE ALLONZIER A PROXIMITE D'ANNECY.

LES TROIS BRANCHES LYON-TURIN DU CFGE, CONÇUES AUTOUR DE PONT-ROUGE, SERAIENT A REALISER AINSI :

N	Direction nord , une ligne nouvelle vers Lausanne ouvrirait de nouvelles potentialités vers le Plateau suisse et la Bavière.
O	Direction ouest , moyennant un nouveau tunnel à creuser sous le Haut-Jura, notre Diamétrale filerait vers Bourg-en-Bresse pour, d'une part Paris, Bruxelles et Londres, ainsi que pour, d'autre part, Strasbourg et la Rhénanie. [N<>O] Barreau Nord.
S	Direction sud , un nouvel itinéraire-clé vers Annecy puis Chambéry rejoindrait la future transalpine Lyon-Turin.

UNE STRATEGIE PARMIS D'AUTRES DE MISE EN PLACE, DETAILS DANS L'EXPOSE DES ARGUMENTAIRES CI-APRES :

1^{ER} DEMPLOIEMENT (POUR 2045 SAUF MIEUX ?) : CORRIDOR MEDITERANEEN [N<>S]. Une nouvelle branche partirait de Chambéry pour terminer à Munich via Zurich (desserte : Lyon-SaintExupéry-Chambéry-Annecy-Genève-Zurich-Munich).

2^{ÈME} DEPLOIEMENT (POUR 2060 SAUF MIEUX ?) : CORRIDOR RHIN-ALPES [O<>S]. Un itinéraire entre Strasbourg et Turin via de nouveaux tunnels sous le Haut-Jura et sous le Mont-Cenis offrirait le potentiel du Mont-Blanc en sus d'une liaison **Francfort-Bâle-Genève-Annecy-Chambéry-Turin.**

B) LES COMPOSANTES REGIONALES DU CFGE [réf/p4]

LA BONNE DECISION DE L'EXTENSION SOUTERRAINE EN GARE DE CORNAVIN. Lors de la Conférence de presse du 5 juillet 2013, il a été expliqué que les 4 voies de ladite extension souterraine se destineront à traiter les grandes lignes suisses. Dans notre brochure, nous présentons notre simulation du trafic régional avec des capacités en surface s'approchant de leurs limites une fois exploitées les potentialités offertes [i] par la **nouvelle ligne de/vers Lausanne** (l'axe historique serait alors dédié au trafic régional au profit de Céligny et du district de Nyon) et [ii] par le **Barreau Sud de/vers Saint-Julien** (nouvelle L7 du Léman Express) puis **Annecy**.

LE LEMAN EXPRESS AUJOURD'HUI ET DEMAIN (si scénario CFGE). Nous avons prévu de prolonger l'itinéraire via la Place des Nations jusqu'à **Ferney** depuis l'Aéroport. Nous voyons un intérêt pour un **métro lourd** Ferney-Aéroport-Cornavin-Annemasse à 8 départs par heure dans chaque sens. S'agissant d'une halte RER à **Châtelaine**, nous pensons plutôt à une desserte par un **métro automatique**, lequel desservirait parallèlement un itinéraire via Cherpines et **Bernex** afin de relier Bachet (voire Pont-Rouge) à **Blandonnet et l'Aéroport**.

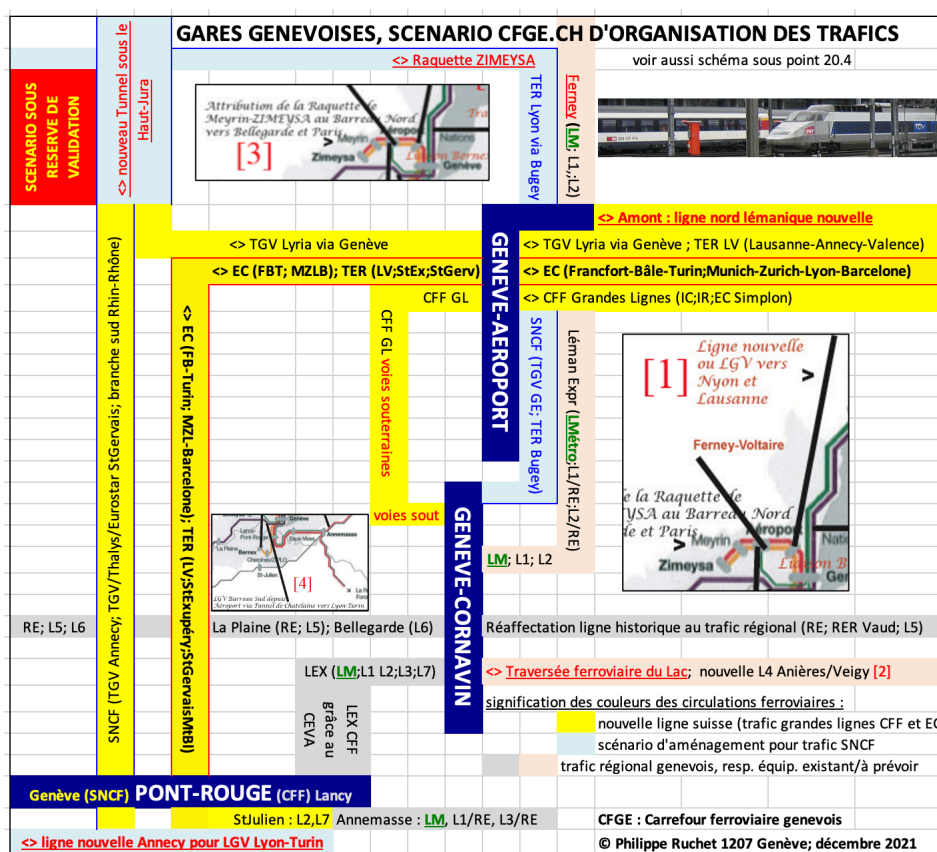
UN SCENARIO POUR LES 3 GARES GENEVOISES. Cornavin conserverait son rôle de pôle central. **Genève-Aéroport** traiterait tout le trafic des grandes lignes suisses, tant pour les dessertes avec Genève comme origine/destination que celles en transit. **Genève-PontRouge (SNCF, nouveauté)** serait l'escale genevoise de la Diamétrale entre Annecy et Bourg-en-Bresse.

L'IDEE DE TRAVERSER LE LAC GRACE A UN FERROVIAIRE EFFICIENT. Nous recommandons vivement un service RER pour Pallanerie et Anières.

C) SCENARIO 3 GARES CENTRALES A GENEVE [réf/p46]

A la réalisation du carrefour ferroviaire genevois (CFGE), la gare centrale actuelle ne saurait accueillir (à un avenir déjà prévisible) toutes les grandes lignes suisses et internationales, ceci faute d'un espace urbain suffisant pour une extension plus importante, à quoi s'ajoutent les limites de capacité du tronçon RER entre Cornavin et Pont-Rouge.

L'offre envisagée devrait dès lors s'appuyer sur le réseau que formeraient **Genève-Aéroport** et **Genève / Lancy Pont-Rouge**, toujours avec comme cœur **Genève-Cornavin**. La nouvelle ligne RER LM (formatée en métro Ferney-Annemasse à 8 départs horaires par sens) assurerait la cohérence de ce schéma illustré ci-dessous.



© Philippe Ruchet à 1207 Genève – Tous droits réservés
Parallèlement à cette brochure intermédiaire mai 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.

D) STRATÉGIE POSTULEE GENÈVE-CORNAVIN [réf/p49]

Il est postulé que l'extension maximale permise par l'urbanisation de Genève se limitera dans le futur à 4 voies en sous-sol, en sus des 7 voies disponibles en surface. Sous réserve de validation par les opérateurs, l'offre de la Diamétrale-BS apparaît en noir, celle après le 1^{er} déploiement en vert et celle à l'achèvement du Carrefour en rouge (2^{ème} déploiement, cf section A) :

Voies	Tension	Sens dp	Dessertes	N dph
s-sol	CFF	Aval Bi-dir.	IC/IR Lausanne sans arrêt et au-delà (4) y compris EC Simplon Milan IC/IR Nyon, Morges et au-delà (4 dp)	8 (voire plus ; à voir)
8	SNCF	Amont Act Aval Bi-dir	TGV Paris termin Gve par Tunnel HJ (1) TGV vers/de Annecy-Méditerranée. (1) TER Mt-Blanc par Aérop et PtRouge (1)	3 rebr 10'
7	SNCF	Aval Bi-dir	L6 SécheronTerm-Bellegarde (1 dp) TER Bugey-Lyon (1), Aix-Grenoble (1)	3
6	CFF.	Amont Mono dir	L5 (ex L4) Coppet toutes stations (4 dp) RE en direction de Lausanne et+loin (4)	8
5		Aval Bi-dir,	Ex La Plaine. Désormais désaffectée. Eventuellement pour événements.	-
4	CFF	Aval Mono dir	L5 La Plaine toutes stations (4 départs) RE LPlaine(2), RE/RX Evian/Annecy(2)	8
3	CFF	Amont Mono dir	L1 Nations-Aéroport-Ferney (2 dp) L2 Nations-Aéroport-Ferney (2 dp) LM Nations-Aéroport-Ferney (8 dp)	12
2	CFF	Aval Mono dir	L1 PtRouge-EViv-Annem-Evian (2) L2 PtRouge-StJulien-Annecy (2) LM stations du CEVA – Annemasse (8)	12
1 Partagé en deux amont aval	CFF	Amont Bi-dir	L4 réattribuée la Traversée du Lac vers/ depuis Anières/Veigy (4 dp/h)	4 rebr 7'
		Aval Bi-dir	L3(RE) PtRouge-EViv-Annem-StGerv (1) L7(nouv) PtRouge-StJulien-Valleiry (1)	2 rebr 10'
Total départs horaires au max. (évent. moins en heures creuses)				60

Amont/Aval par référence à l'écoulement des eaux du Léman et du Rhône.
N dph : nbre de départs horaires ; régulier ou ponctuel, décisions d'organisation.
Désormais, toutes les circulations s'opérent à gauche (standard ferroviaire).

E. ELEMENTS PLANIFICATION FINANCIERE [réf/p12]

L'AMORCE DE SAINT-JULIEN DU RER FRANCO-VALDO-GE. La Diamétrale-ZB/L12553 vise l'échéance PRODES 2045/50. Notre préférence va à une évolution Diamétrale-BS (Barreau Sud) pour arriver au schéma avec la RER L7 Saint-Julien, même si relier Pont-Rouge à Annecy par un itinéraire direct peut aussi se concevoir parallèlement au concept ZB précité.

Selon la Tribune de Genève du 30 janvier 2018, l'investissement correspondant 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 cette Diamétrale-ZB/L-12553 de 14 km de long.	2.2 milliards
Vu la préconisation d'une réalisation en métro automatique léger pour ce tronçon (cf pt A20/III B), nous retirons la section entre Cherpines et Bernex , (-3.1 km). <i>Un métro automatique léger (p.ex. M3 Lausanne 0.582 mia pour 3.7 km) est moins cher à réaliser (ici 82% soit 0.49 mia), tout en offrant de meilleures fréquences et une vitesse commerciale proche du RER. Cf aussi pt 20/V et 4^{ème} annexe.</i>	-0.6 milliards
Le prolongement vers Saint-Julien depuis Cherpines appelle un rajout d'environ 3.5 km de voies à CHF 200mio/km - <i>permettant d'installer une L7 Cornavin <> Saint-Julien <> Valleiry.</i> - <i>ouvrant de continuer vers Annecy (cf pt A20/IIIa et c)</i>	0.7 milliards
Retrait de la section Aéroport-ZIMEYSA pour son attribution aux Grandes Lignes SNCF (cf pt A20/IIIb)	-0.6 milliards
Insertion de la section Aéroport-Ferney (cf pt A20/IIIb)	0.5 milliards
Soit Diamétrale-BS avec L7 Saint-Julien et Valleiry	2.2 milliards

L'AXE BOURG-EN-BRESSE - ANNECY EN 2 DÉPLOIEMENTS. Une première étape entre Pont-Rouge et Annecy se réaliserait pour 2045 et que suivrait, si confirmé, le Tunnel envisagé sous le Haut-Jura. 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.

F) NOTES QUANT AUX ARBITRAGES [réf/p76]

PRINCIPE FONDAMENTAL IMPERATIF. Les contraintes de l'exploitation ferroviaire obligent à des arbitrages d'optimums qu'il s'agit de rendre pour convaincre la clientèle la plus nombreuse possible.

UNE NOUVELLE L7 ZB (ZIMEYSA<->BERNEX VOIRE COPPET<->BERNEX ALORS L4 ET EVENTUELLEMENT L5 LA PLAINE <-> ANIERES) OU BS (CORNAVIN<->SAINT-JULIEN<->VALLEIRY), QUESTION DU BON INVESTISSEMENT. Nous exprimons notre préférence pour une option BS (Barraud Sud). Les deux variantes mentionnées ci-dessus se parcourent en des durées proches (25 min.). Il ne peut être exclu que la variante d'origine pour Bernex soit à retenir, tout comme la réalisation des deux se révèle pertinente (par embranchement à Cherpines ou par continuation Bernex - St-Julien).

DES AVANTAGES PARFOIS EN CONTREPARTIE D'UNE RUPTURE DE CHARGE. Voici une illustration. Sieur Cause Toujours (CT) voulait prouver que les ruptures de charge sont le poison des transports publics grâce à un trajet Coppet-Champel. A 16 heures le jour J, CT prend place dans le Léman Express prêt au départ. Sur une autre voie, on voit arriver le Regio Express qui nous permettra de rejoindre le Plateau en 30 minutes seulement avec correspondance à Cornavin. Un quart d'heure après y arrivera CT qui ne reconnaîtra pas ses limites.

Dans sa fonction de métro lourd genevois, le succès du Léman Express dépasse les prévisions. Pour un accroissement des prestations avec l'organisation actuelle, on pourrait passer de 6 à 8 départs horaires par sens au plus entre Annemasse et Cornavin tout en améliorant la fiabilité. Sous réserve de validation par les opérateurs, on limiterait la L4 à Cornavin en délaissant Coppet. On reformaterait les L2 (Annecy) et L3 (Saint-Gervais) en plaçant leur origine à Evian. Les RE seraient traités à Cornavin et non plus à Annemasse. Cette nouvelle L1 desservirait (fréq. 7½ minutes) toutes les stations entre Cornavin et Annemasse. Sur les 8 convois nécessaires, on récupérerait 4 unités doubles du Léman Express et 4 rames à deux étages des RE avec ici la nécessité de planifier un conducteur supplémentaire. A Cornavin, on gagnerait des temps en voie 3, les LEX restant sur la 1 et les RE sur la 2.

VOIES : LES ANNEXES DES ARGUMENTAIRES CFGE

G) L'IDEE DE TRAVERSER LE LAC GRACE A UN FERROVIAIRE EFFICIENT (LE MOYEN DE DEPASSER LES STERILES BLOCAGES IDEOLOGIQUES) [réf/p33]

Condition de déploiement (2045 ?) : traversée ferroviaire du Lac, cf cahier 3
Tous les chiffres donnés ici le sont sous réserve de validations par les opérateurs.

ligne redirigée : L4 > Cornavin - Vézenaz - Pallanterie - Anières/Veigy (simulation)

km	Gare ou station		Durée cumulée
0,0	Genève Cornavin	dp	00:00
1,7	Genève Sécheron	dp	00:02
6,0	Vézenaz	dp	00:06
8,0	Pallanterie	dp	00:09
11,5	Anières (douane)/Veigy P+R	ar	00:13

Pour comparaison G+en 2021 Cornavin - VeigyP+R : 35 minutes (+22)

scénario ferroutage : Pallanterie - P47 Susette/A1 (simulation)

km	Gare ou station		Durée cumulée
0	Pallanterie	dp	00:00
10	P47 Susette avec raccord A1	ar	00:08
	Avec attente embarq. et débarq.		00:20:00 <i>env. comme via U lacustre</i>
			<i>Simple approximations à une vitesse commerciale à 75 km/h</i>

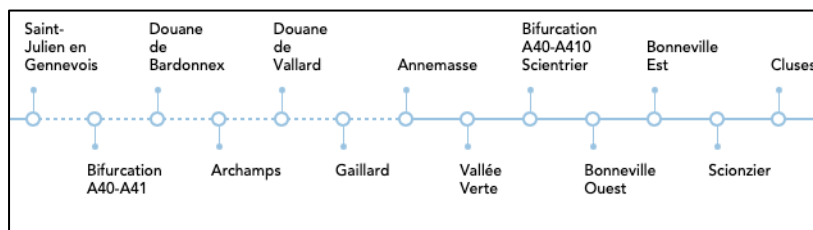
IR90 version comète > Brigue-Lausanne-VoieNouvelle-Genève-Evian-Brigue (sim.)

km	Gare ou station		Durée cumulée
	Brigue	dp	00:00
	Sion	dp	00:37 pour Genève Cornavin 01:53
	Martigny	dp	00:51
	Lausanne	dp	01:50
	Genève-Aéroport	dp	02:20 <i>voie nvlle et arrêts à Morges et Nyon</i>
	Genève-Cornavin	dp	02:30
	Vézenaz	dp	02:35 <i>via traversée ferroviaire du Lac</i>
	Thonon	dp	03:00
	Evian	dp	03:10
	Saint-Gingolph	dp	03:35
	Monthey	dp	03:55
	Martigny	dp	04:10
	Sion	dp	04:24 depuis Genève Cornavin 01:54
	Brigue	ar	05:00

Première approximation en supposant la réalisation des infra nécessaires
Avantage VS-GE : fréq. au 1/4 h. sans surcharger Montreux-Lausanne

H) HIC DE L'AUTOROUTE DU PIED DU SALEVE [réf/p61]

Le Contournement autoroutier de Genève côté est du Rapport 2011 de référence relierait les embouteillages des plateformes douanières de Thônex-Vallard et de Bardonnex, d'où nos doutes de capacités suffisante pour pouvoir réaliser cet équipement routier. Nous voyons donc un semi-contournement à la lausannoise via l'Aéroport avec double franchissement.



Capture depuis atmb.com ; le traitillé représente la section encore gratuite.



Capture depuis swisstopo.admin.ch ; on voit le confinement de l'A40 à hauteur de la gare du téléphérique du Salève et de l'aire de repos accessible uniquement au trafic arrivant de Chamonix). Côté Salève, l'autoroute se trouve au pied de la paroi à pic en cet endroit où est exploitée la carrière visible loin à la ronde. **Ce tronçon se destine à atteindre ses limites de capacité avant la réalisation de la Traversée du Lac évoquée ci-dessus.**

i) MODELE POUR LES DEFIS D'AUJOURD'HUI [réf/p70]

La toujours pertinente vision stratégique de 1988

L'entrée en vigueur de la Loi sur le réseau des transports publics fut approuvée en votation populaire du 12 juin 1988 à une majorité de près de 80 % des votants. Le soir de cette votation, *« le Conseil d'Etat de l'époque annonça qu'il recommandait, sur la base des études qui avaient été conduites jusqu'alors, un réseau de transports publics comportant un RER pour les transports régionaux et un métro pour le trafic urbain [motion VAL du député Jean de Toledo en 1985], complété de lignes de rabattement dont une partie seraient réalisées sous forme d'une extension des trams »*. (Source : pv séance du Grand Conseil du 12 juin 1998 examinant le PL7807 pour radier le métro).

Jamais encore une réflexion d'une telle pertinence en matière de politique des transports collectifs n'avait été menée, d'où notre demande d'actualisation du concept de 1988 (cf section 45).

Le métro automatique, la mobilité performante

La conception du Conseil d'Etat de 1988 avec métro conserve toute sa pertinence vu la prochaine saturation du réseau tramway ; le tout au tram ne fonctionne plus.

Comme mentionné en point A20/V de la Diamétrale-BS, le RER (avec sa rigidité intrinsèque) ne saurait constituer la meilleure réponse à une problématique de pure mobilité urbaine dès lors qu'il faudrait installer un équipement plus performant que le tram pour des raisons de capacité et de vitesse de circulation ; en pareilles circonstances, le métro automatique devrait s'inscrire comme la meilleure option.

A titre d'illustration, nous présentons ci-contre un possible métro automatique sur un parcours proche des scénarios envisagés dans les années 1990 pour desservir le rectangle d'or (Grand-Saconnex – Meyrin – Vernier) et l'hyper-centre. Nous avons ajouté une rocade extérieure via Bernex.

J) UNE PREFIGURATION DE CONCEPT D'UN METRO AUTOMATIQUE GENEVOIS (L'INCONTOURNABLE EQUIPEMENT DESORMAIS)

La ligne centrale : Gare Eaux-Vives ↔ Gd-Saconnex [réf/p72]

Cette ligne principale s'inscrit comme une opération d'aménagement urbain (dont, en particulier, le désenchevêtrement du pôle de Bel-Air en supprimant le débouché depuis la Rue du Rhône), laquelle doit se concevoir en tant que phase d'une réorganisation dans l'hypercentre des transports publics genevois.

longueur		durée		départ	horaire	km/h	Gare/Station >Axe emprunté (sous réserve de validation technique)
interst	cumul	interst.	min.	min.			
0.0	0.0						Gare des Eaux-Vives CEVA (interface CEVA) > Av. Pictet-de-Rochemont, Av. Frontenex, Pl. Eaux-Vives
0.9	0.9	1.5	1.8	2	36.0		Place des Eaux-Vives (pôle Unireso) > Glacis-de-Rive, Tunnel sous colline de Saint-Pierre
1.3	2.2	1.8	3.9	4	43.3		Rond-point de Plainpalais > Rue du Conseil-Général, Rue de la Corraiterie
0.7	2.9	1.4	5.6	6	30.0		Bel-Air Île (pôle Unireso) > Place de Saint-Gervais, Rue de Coutance, Rue de Cornavin, Place des XXII Cantons
0.7	3.6	1.4	7.3	8	30.0		Gare Cornavin (pôle Unireso) > Passage piétonnier des Grottes/Rialto, Grand-Pré
1.0	4.6	1.7	9.3	10	35.3		Grand-Pré/Giuseppe-Motta (rabat Nations, PtSaconnex, Charmilles) > Tunnel profond
1.4	6.0	1.9	11.5	12	44.2		Carrefour du Bouchet/Balexert (rabat Petit-Saconnex, Vieusseux) > Tunnel profond
0.6	6.6	1.1	12.9	13	32.7		de-Sauvage/Etang (rabat Châtelaine, Le Lignon, Les Avanchets) > Viaduc Route de Vernier, Route de Pré-Bois
1.8	8.4	2.3	15.5	16	47.0		Blandonnet (RER Vernier, tram Blandonnet, téléph. Bernex et Perly) > Viaduc Route de Pré-Bois
1.7	10.1	2.2	18.0	18	46.4		Gare Aéroport / Arena Halle 7 Palexpo > Viaduc sillon autoroute, parc Sarasin
0.8	10.9	1.6	19.9	20	30.0		Palexpo & Congrès (entrée principale) > Tunnel en ligne droite
0.8	11.7	1.6	21.8	22	30.0		Grand-Saconnex Carantec (rabattement Susette, Ferney, Gex)
11.7 km					32.2	Intervalle interstation : 1.064 km	

La ligne du Rhône : Carouge-Tours ↔ Blandonnet [réf/p74]

Par rapport à une desserte RER entre Cherpines et Bernex, le métro apporte une meilleure souplesse d'exploitation et de coûts plus avantageux.

longueur		durée		départ	horaire	km/h	Gare/Station >Axe emprunté (sous réserve de validation technique)
interst	cumul	interst.	min.	min.			
0.0	0.0						Carouge-Tours > En viaduc : Avenue Vibert, voies de fret
1.2	1.2	1.8	2.1	3	40.0		Lancy Bachet RER > Tunnel profond rectiligne
1.2	2.4	1.8	4.2	5	40.0		Voirets Curé-Baud > Tunnel profond rectiligne
1.2	3.6	1.8	6.3	7	40.0		Cherpines > Tunnel profond rectiligne
1.1	4.7	1.7	8.3	9	38.8		Croisée de Confignon > Tracé rectiligne mixte tunnel et viaduc
2.8	7.5	3.3	11.9	12	50.9		Place du Lignon > Tunnel
1.8	9.3	2.3	14.2	15	47.0		Blandonnet (RER Vernier, trams Meyrin et CERN)
9.3 km					39.3	Intervalle interstation : 1.55 km	

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, voire de les faire évoluer.

Édité en mai 2022 à compte d'auteur par

Philippe Ruchet

Avenue de la Grenade 21

CH-1207 Genève

contact courriel : redac@eco9.ch

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

Brochure de référence (ici [réf/p avec N° de page]) : ISBN 978-2-8399-2865-6

Précédent : ISBN 978-2-8399-2920-2 pdf gratuit sur cfge.ch dès le 27 janvier 2022

Informations supplémentaires : voir le site cfge.ch

12

© Philippe Ruchet à 1207 Genève – Tous droits réservés

Parallèlement à cette brochure intermédiaire mai 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.