

Zeitschrift: Suisse magazine = Swiss magazine
Herausgeber: Suisse magazine
Band: - (2011)
Heft: 259-260

Artikel: Paris-Genève en 3 h
Autor: Goumaz, Michel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-849444>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 23.01.2026

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

TRANSPORTS

Paris-Genève en 3 h

par Michel Goumaz

Pour en savoir plus

Association des banques étrangères en Suisse

<http://www.foreignbanks.ch>

IFRAP

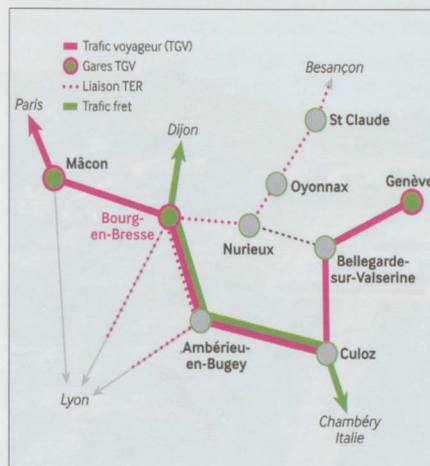
<http://www.ifrap.org>

Service de renseignements de Suisse Magazine

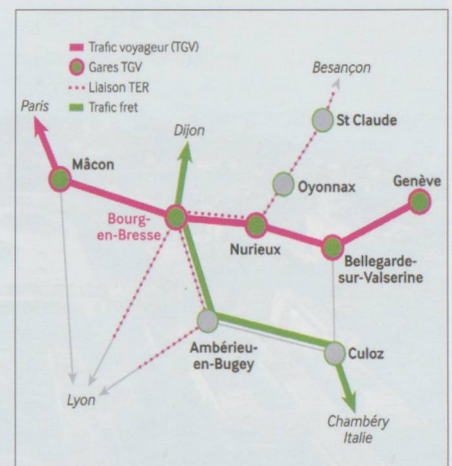
Animé par Maître Itin, avocat
et Maître Chollet, notaire
9 rue Sadi Carnot - 92170 Vanves
redaction@suissemagazine.com

Les chroniques juridiques déjà parues

L'AVS pour un Suisse en France (SM n° 257/258) – Détenir des capitaux à l'étranger (SM n° 251/252) – Le droit du travail en France et en Suisse (SM n° 243/244) – Choisir ses héritiers sans se tromper (SM n° 241/242) – Le notaire, un professionnel authentique (SM n° 237/238) – La fiducie, ou le contrat de confiance (SM n° 235/236) – Les grands principes des marques (SM n° 229/230) – Le secret bancaire en Suisse : mythes et réalités (SM n° 225/226) – L'élection du Conseil fédéral (SM n° 223/224) – Droit franco-suisse : similitudes et différences (SM n° 221/222) – Les successions (SM n° 219/220) – Les contraventions transfrontalières (SM n° 217/218) – Le retour en Suisse (SM n° 215/216) – S'installer en Suisse, un projet sensé ? (SM n° 213/214) – Les forfaits fiscaux (SM n° 211/212) – L'AVS (SM n° 209/210) – Les franchises douanières (SM n° 207/208) – Le contrat d'assurance vie français (SM n° 205/206) – Les assurances sociales en Suisse et en France (SM n° 203/204) – Acheter un bien immobilier en Suisse (SM n° 201/202) – Les procédures de divorce (SM n° 197/198) – L'acquisition de la nationalité (SM n° 195/196) – Les régimes matrimoniaux (SM n° 193/194)



Avant travaux



Après travaux

Il y a quelque 25 ans, nous avons participé à Berne à une des premières conférences concernant l'amélioration du temps de parcours des TGV entre Paris et Genève.

À l'époque, il y avait deux tendances : une relation via Chambéry avec l'idée d'une ligne directe Paris Turin grâce à un nouveau tunnel, l'autre en réhabilitant l'ancienne ligne du Haut-Bugey, souvent appelée la ligne des Carpates, reliant directement Bourg-en-Bresse à Bellegarde-sur-Valserine sans passer par Ambérieu et Culoz.

Cette fameuse ligne qui s'étend sur 65 kilomètres à travers le massif du Jura fut ouverte le 1^{er} avril 1882 et désaffectée depuis 1990. Afin de redonner vie à ce parcours sinueux aux nombreuses déclivités et permettre à des TGV d'y circuler, il a fallu entreprendre des travaux très importants de restructuration comprenant le remodelage de 11 tunnels, la reconstruction d'un viaduc ainsi que l'électrification de la ligne. Le coût a été estimé à 310 millions d'euros, la Suisse en prenant 110 à sa charge.

On avait espéré que le temps de parcours n'excéderait pas 3 heures mais il faut légèrement déchanter, car il faudra ajouter 5 minutes à ces prévisions. Cependant tout n'est pas perdu puisque, dans le

cadre de l'aménagement ferroviaire planifié par le Conseil du Léman qui regroupe les départements de l'Ain et de la Haute-Savoie et les cantons de Vaud, Valais et Genève et les projets du CEVA (liaison ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse, destinée à fluidifier les relations transfrontalières), le voltage du secteur entre Genève Cornavin et Bellegarde, actuellement en 1 500 volts, passera en 25 000 volts, ce qui permettra d'éviter un arrêt technique à Bellegarde à cause du changement de courant.

Avec cette nouvelle ligne, la gare de Bellegarde devenait obsolète. On en a donc reconstruit une, très avant-gardiste, en forme de dôme conçue selon un principe bioclimatique permettant de baisser la consommation d'énergie.

Le succès du TGV Paris Genève étant grandissant depuis des années, la fréquence passe de 7 à 9 trains par jour avec un horaire cadencé. La 1^{re} classe revisitée proposera à ses clients un ensemble de prestations incluses dans le prix du billet (restauration renouvelée, choix élargi de presse, vaisselle en porcelaine...). Cela entraînera une augmentation du prix de 8 %. En revanche, Genève fera dorénavant partie des destinations bénéficiant du « e-billet ».