

**GENÈVE**

Un Léman Express bis d'ici à 2050

Dans le cadre de son plan ferroviaire 2025-2050, le Conseil d'Etat souhaite relier le canton du nord au sud par le rail. Des améliorations du réseau existant sont prévues d'ici là.

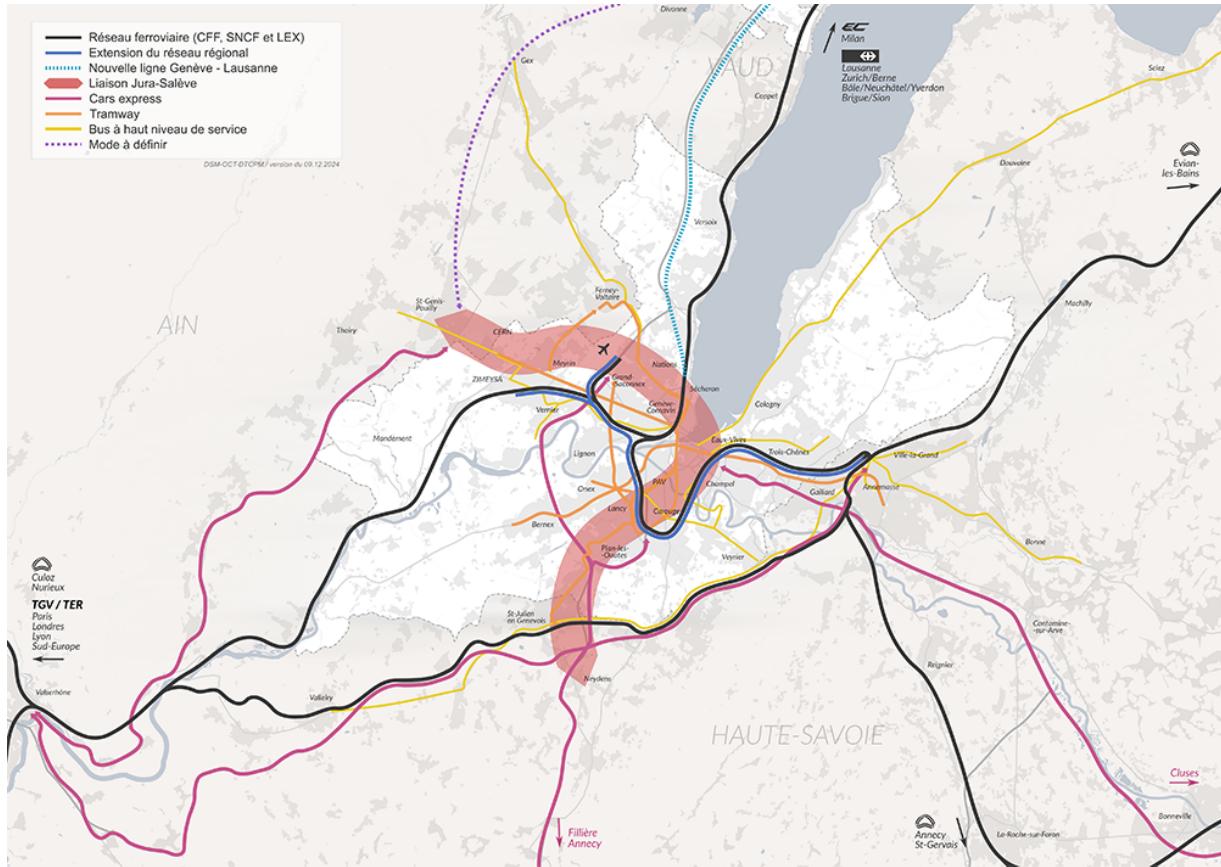
MERCREDI 11 DÉCEMBRE 2024 LOUIS VILADENT



La Ville de Genève affirme qu'en 2019, le nombre d'entrées motorisées dans le canton s'élevait à 447'600 en tout par jour en véhicule à moteur. Trois ans plus tard, le Léman Express transporte 60'000 personnes par jour. KEYSTONE

MOBILITÉ ► Un train souterrain qui relierait le pied du Jura au pied du Salève via le centre-ville d'ici à 2050. C'est l'ambition dévoilée mercredi par le Conseil d'Etat, et plus particulièrement par le magistrat chargé des Mobilités Pierre Maudet. Presque cinq ans jour pour jour après l'inauguration du CEVA, ce nouveau projet s'inscrit lui-aussi dans une logique transfrontalière. «Aujourd'hui à Genève, il existe 1,7 place de travail par habitant, ce qui engendre d'importants flux professionnels quotidiens au-delà de nos frontières», indique Delphine Bachmann,

ministre de l'Economie. Et son homologue Antonio Hodgers, à la tête du Territoire, de préciser que les mouvements routiers entre Genève et la France s'élèvent à 600'000 chaque jour. A l'intérieur des frontières cantonales, la croissance démographique importante «doit aller de pair avec une offre adaptée en matière de mobilité», ajoute le conseiller d'Etat vert.



CONSEIL D'ÉTAT

Dans ce contexte, Pierre Maudet a donc souhaité mettre le grand braquet. D'où l'idée d'une liaison souterraine desservant, sur 18 kilomètres, les zones urbaines denses de part et d'autre de la frontière avec un système de train léger. Celui-ci partirait vraisemblablement de Saint-Genis-Pouilly, dans le Pays de Gex, puis desservirait Meyrin-Cité, l'aéroport et les Nations. Le tracé serpenterait ensuite jusqu'aux Eaux-Vives, traversant la rade via un tunnel sous-lacustre, puis ferait escale au PAV, aux Cherpines, à Plan-les-Ouates et enfin à Saint-Julien-en-Genevois. Le tout pour la somme de quatre milliards de francs, à répartir entre la Confédération et le canton, même pour les ouvrages réalisés en France voisine.

S'émanciper de la Confédération

Aux yeux de l'Office fédéral des transports, Pierre Maudet assume déjà de passer pour «disruptif», car le tracé présenté dans ce projet ne sera pas relié au réseau des CFF. «A l'heure actuelle, la Confédération a pour objectif d'améliorer les voies existantes, mais pas d'en créer de nouvelles.» Avec le mordant qu'on lui connaît, le magistrat ne voit donc pas d'autre solution que de «prendre en main le destin du canton» en matière de mobilité.

Concrètement, l'exécutif n'envisage donc pas de recourir à l'habituel fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), mais au fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), nécessitant une participation cantonale plus significative. «Le FIF est aujourd'hui confronté à un nombre trop important de projets portés par les cantons, dont l'explosion des coûts entraîne un allongement problématique de la planification», explique le ministre. Pour prétendre au fonds FORTA, c'est donc surtout l'aspect «agglomération» qu'il tentera de défendre à Berne. Pierre Maudet y croit en tout cas dur comme fer: «Avec ce projet, 70% des emplois du canton disposeraient d'une gare à moins de 750 mètres». Et Antonio Hodgers d'ajouter que la nouvelle infrastructure «nous rapprocherait du RER bernois ou zurichois» et permettrait d'acheminer jusqu'à 160'000 passagers·ères par jour.

Améliorer l'existant

Dans sa «vision stratégique cantonale», l'exécutif s'est aussi donné d'autres priorités. Notamment celle d'une deuxième ligne complète entre Genève et Lausanne d'ici à 2050. C'est d'ailleurs pour l'instant la «demande prioritaire sur le fonds fédéral», précise Pierre Maudet.

Côté France, on peut espérer voir naître d'ici à 2026 une nouvelle liaison entre Annemasse, Vernier et l'aéroport via le tunnel du Furet situé en dessous de Saint-Jean, qui sert actuellement au transport de marchandise. Puis, d'ici à 2032, le réseau Léman Express existant devrait être doté de trains supplémentaires plus longs et à deux niveaux,

offrant ainsi 50% de places supplémentaires aux quelque 80 000 voyageur·ses qui empruntent aujourd’hui chaque jour le réseau aux heures de pointe.

Viendra ensuite l’échéance 2038, année durant laquelle la nouvelle gare souterraine de Cornavin devrait être mise en service. Cela s’accompagnera d’une nouvelle cadence au quart d’heure sur la ligne vers La Plaine, d’une nouvelle offre régionale entre Nyon et l’aéroport et de la construction d’une nouvelle gare à Châtelaine, sous le viaduc de l’Ecu.

Dans une autre temporalité encore inconnue, le ministre des Mobilités ne cache pas ses ambitions de relier Genève au reste du monde: Chambéry, Turin, mais surtout Lyon, qui est aujourd’hui desservie par une ligne trop vétuste et sinuuse.

Commentant par voie de communiqué l’ensemble de cette stratégie, l’association Transports et environnement (ATE) a salué la vision «cohérente» de l’exécutif pour répondre à l’urgence climatique et encourager une mobilité durable. Pour l’association toutefois, l’infrastructure de ce CEVA numéro deux, aujourd’hui pensée comme une infrastructure ferroviaire légère, devrait pouvoir être réversible en réseau ferroviaire lourd raccordé aux lignes des CFF afin d’éviter les transbordements entre les différents réseaux.

Sur l’ensemble de ces points, les concertations ne font que commencer.

COMMENTAIRE

TOURNANT FERROVIAIRE

Cinq ans de Léman Express, ça se fête. Et quoi de mieux pour honorer une desserte aujourd’hui largement plébiscitée, que de concevoir sa petite sœur? C’est en substance le projet qu’a dévoilé hier le Conseil d’Etat: un réseau ferroviaire souterrain qui, prévu pour 2050, reliera le Pays de Gex à Saint-Julien en passant par les zones les plus denses du canton.

Face à une Confédération qui peine à prioriser le développement et la modernisation du réseau ferroviaire en Suisse romande, le financement de cette future transversale pourrait être pionnier. L'exécutif genevois tourne le dos au fonds fédéral dédié au rail usuellement mis à contribution pour ce type de projets et vise le fonds routier, notamment la part dédiée au trafic d'agglomération.

Le détail est d'importance car, si la voie choisie séduit à Berne, elle pourrait créer un précédent intéressant. D'une part, elle donnerait peut-être des idées à d'autres cantons romands qui se heurtent aujourd'hui à une file d'attente démesurée dans le financement de leur aménagement ferroviaire par le fonds dédié. D'autre part, ce nouveau mode de financement pourrait présager un paradigme pertinent, qui voudrait que financer «le rail», ce n'est plus seulement financer des voies, ni même uniquement des gares, mais aussi le maillage plus fin qui tapisse les territoires particuliers comme celui du Grand Genève. Une vision moins étroite donc, que le canton de Genève semble avoir assimilée, puisqu'en plus de son Léman Express numéro deux, il n'oublie pas de renforcer les liaisons vers Lausanne et l'international. LVT

RÉGIONS GENÈVE LOUIS VILADENT MOBILITÉ

A lire également



GENÈVE

Canton et Ville s'allient sur la mobilité

LUNDI 24 NOVEMBRE 2025
MARC LALIVE D'EPINAY



GENÈVE

Une nouvelle ligne «vitale» pour Genève

MERCREDI 19 NOVEMBRE 2025
MAUDE JAQUET



GENÈVE

La Voie Bleue, nouvelle traversée du lac

LUNDI 15 SEPTEMBRE 2025

MARC LALIVE D'EPINAY

GENÈVE

Quelle place pour les piétons dans l'espace public?

LUNDI 8 SEPTEMBRE 2025 CELINE GARCIN

QUI SOMMES-NOUS?

Association éditrice

Équipe

Chartes

Soutenir Le Courrier

Contacts

Politique de cookies (UE)

PUBLICITÉ / PARTENARIATS

Tarifs publicitaires

Partenariats

Naissances et Mortuaires

Formulaire Mémento

BOUTIQUE

Don / Souscription

ABONNEMENTS

Abonnements

Bon cadeau

Conditions générales de vente

Réductions de la Carte Côté Courrier

Application

Suivez-nous



Créé par Onepixel & Wonderweb & EPIC