

Mobilité transfrontalière

Genève prépare un métro passant sous le lac pour renforcer le Léman Express

Le Conseil d'État genevois souhaite construire une ligne reliant le pied du Jura au Salève en passant par le centre du canton.

Emilien Ghidoni

Le canton entre dans une nouvelle ère en matière de transports en commun, cinq ans pile après le lancement du Léman Express. Le Conseil d'État genevois a dévoilé ce mercredi sa stratégie ferroviaire pour les vingt-cinq prochaines années. Au programme: un renforcement des liaisons internationales, un coup d'accélérateur sur la ligne Genève-Lausanne et surtout la création d'une nouvelle ligne de Léman Express reliant le pied du Jura à Saint-Julien en souterrain.

«Fort du succès du Léman Express et de son impact positif sur le trafic, le Conseil d'État veut renforcer l'offre actuelle et assurer prioritairement le développement ferroviaire dans le Grand Genève», expose Pierre Maudet, magistrat chargé des Transports.

Le projet envisagé par l'État prévoit une ligne de train léger 100% souterraine au départ de Saint-Genis, dans le Pays de Gex. Ce train rallierait Meyrin-Cité, l'aéroport et le quartier des Nations. La future ligne traverserait ensuite la rade via un tunnel pour rejoindre la gare des Eaux-Vives, puis la zone du futur quartier du PAV.

Ce Léman Express 2.0 rejoindrait enfin la commune de Plan-les-Ouates et la ville frontalière de Saint-Julien, non loin de la gare SNCF. Cette ligne ne serait pas reliée au réseau CFF. Le Canton espère une mise en service entre 2045 et 2050.

Pousser les frontaliers vers le train

Le choix du tracé n'est pas anodin. Sur la façade nord du canton, 122'800 personnes franchissent la frontière chaque jour. Seuls 14% d'entre elles le font en transports en commun. Même situation du côté de Saint-Julien, où parmi les 141'000 frontaliers, seulement 4% d'entre eux choisissent d'emprunter le bus. Il s'agit donc d'offrir aux habitants de ces zones une alternative aux transports individuels.

Selon le document de présentation, ce projet de métro servirait aussi à créer «une desserte plus dense des zones traversées au centre de l'agglomération». On trouverait une station tous les 800 à 1200 mètres dans le canton, avec une cadence estimée à un train toutes les trois minutes.

Le projet desservirait jusqu'à un demi-million d'habitants et l'État estime qu'il pourrait y avoir entre 120'000 et 160'000 passagers par jour. «C'est presque le double de la fréquentation que l'on a sur le trajet Annemasse-Eaux-Vives-Cornavin!» note Antonio Hodgers, conseiller d'État à la tête du Département du territoire.

En tout, le tracé s'étendra sur 18 kilomètres en territoire genevois (la longueur sur la partie française reste à définir) et coûtera environ 4 milliards de francs. Un prix élevé, car il faudra bâtir des nouveaux rails en souterrain (le prix est estimé entre 150 à 180 millions de francs par kilomètre),



Le Léman Express pourrait bientôt entrer dans une nouvelle dimension. LUCIEN FORTUNATI

ainsi que des quais supplémentaires dans les haltes prévues. Le matériel roulant sera financé par l'exploitant, qui n'a pas encore été désigné.

Les stations en France de Saint-Genis ou Saint-Julien seraient aussi financées par le Canton de Genève. Il ne s'agit pour l'instant que d'une ébauche nécessitant des études de faisabilité et la validation de nombreux acteurs.

Financement original

Pour être capable d'investir une telle somme, le Canton a d'ordinaire recours au Fond d'infrastructure ferroviaire (FIF) de la Confédération. Ce dernier peut prendre en charge une importante partie des coûts. Seulement voilà: le FIF est saturé de projets, dont le montant dédié à leur réalisation a récemment été revu à la hausse.

Le Conseil d'État, qui craint de devoir attendre avant d'obtenir des financements, a emprunté une voie originale. L'extension du Léman Express sera soumise au fonds FORTA, qui couvre habituellement les investissements routiers. Mais la loi prévoit aussi que ce fonds finance des «projets en faveur du trafic d'agglomération»... comme un réseau de train régional.

Toutefois, ce fonds ne permet pas de prendre en charge autant

«Nous ne craignons pas un référendum.»

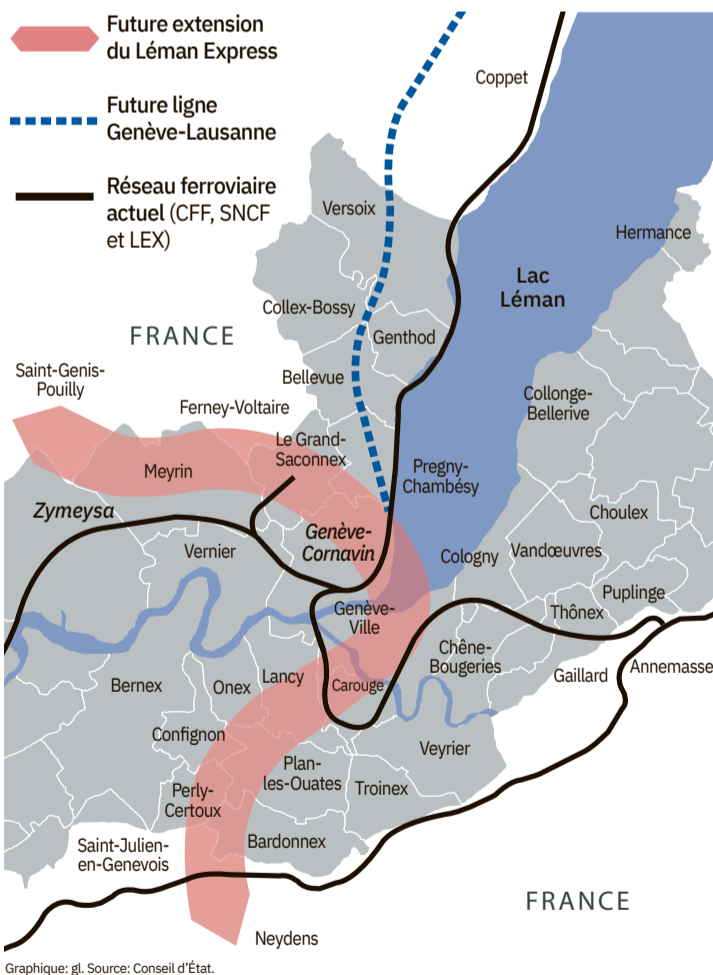


«On vise le double de la fréquentation que l'on a sur le trajet Annemasse-Eaux-Vives-Cornavin»



de coûts que le FIF. Le Canton devra donc couvrir une partie significative des investissements, de l'ordre de 50%. «La Confédération a tendance à fermer le robinet des financements, constate Pierre Maudet. Mais à Genève, les besoins en mobilité sont évi-

L'extension souhaitée du Léman Express



Graphique: gl. Source: Conseil d'État.

dents. Nous allons donc prendre notre destin en main. Cela risque de faire des vagues, mais nous avons besoin d'innover.»

50% de la population impactée

À terme, le Conseil d'État espère que cette ligne pourra être prolongée en direction d'Annecy et profiter de la ligne ferroviaire du Salève. Du côté nord du canton, Pierre Maudet mise aussi sur la réouverture de la ligne du pied du Jura pour compléter le maillage territorial.

Même à l'intérieur du canton, ce Léman Express 2.0 permettrait de combler certains trous dans le maillage territorial. «Meyrin est une ville majeure de Suisse romande qui ne dispose pas de gare en son centre. Avec la construction de ce train léger, ce problème serait réglé», plaide le magistrat chargé des Transports.

Idem du côté du quartier des Nations. Près de 40'000 fonctionnaires internationaux y travaillent, dont une bonne part réside dans le Pays de Gex. «Plus généralement, près de 50% de la population cantonale et 70% des emplois se trouveraient à moins de 750 mètres de la gare la plus proche grâce à cette extension.» Et comme cette ligne serait souterraine, cela éviterait au Canton de nombreuses batailles juridiques avec des privés avant de démarrer la construction.

Deux gares en France seront en partie payées par le contribuable suisse. Le Conseil d'État ne redoute-t-il pas une levée de boucliers de la part du MCG ou de l'UDC? «Nous ne craignons pas un référendum, assure Pierre Maudet. Il me semble essentiel que le peuple se prononce sur une infrastructure de cette envergure, mais à condition d'avoir suffisamment d'informations. C'est pourquoi nous lançons dès aujourd'hui des études.»

Les autres volets de la stratégie ferroviaire

● **Côté international.** L'État veut œuvrer au développement d'une offre CFF qualitative entre Genève et Lyon. Tristement célèbre pour sa vétusté, cette ligne accumule les retards et ne permet pas une bonne connexion avec l'Europe de l'Ouest. Pour cela, Genève souhaite s'appuyer sur la

prochaine ouverture à la concurrence en Europe des trains Intercités. «Avec cette nouvelle loi européenne, on pourrait envisager que les CFF soient plus présents sur ce tronçon. Il est temps que cette ligne sorte des années 70.» Une fois ce problème réglé, Genève serait reliée au corridor euro-

péen du TGV, ouvrant des possibilités vers Marseille ou Turin. ● **Côté suisse.** Sur le plan national, la priorité est la planification d'une redondance complète entre Genève et Lausanne d'ici à 2050. Pour rappel, le seul tronçon agendé de cette seconde voie est le

tunnel entre Morges et Perroy. Dès demain, le Canton va donc militer auprès des autorités fédérales pour que des études sur la section Genève-Perroy soient inscrites dans le programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire 2026. **EGH**