

Abo Projets ferroviaires à Genève

Le Canton a entendu les critiques sur les futures lignes de train

Le Grand Conseil a voté vendredi un crédit d'étude qui intègre la variante visant un vrai ancrage du projet dans le Grand Genève.



Cathy Machereol

Publié: 27.01.2023, 17h22



Le Léman Express et ses chiffres de fréquentation témoignent de la pertinence du train dont le réseau est à concevoir de manière transfrontalière.

LAURENT GUIRAUD

Les nouvelles lignes ferroviaires à l'horizon 2050, que le Canton espère faire financer par la Confédération, pourraient changer de dimension. Ce vendredi 27 janvier, le Grand Conseil a voté un crédit d'étude de 30 millions de francs doté d'un amendement au texte de loi. Il permet l'exploration d'une variante au projet initial, beaucoup plus ambitieuse.

Cette nouveauté résulte des critiques qu'avaient formulées des experts en

Cette nouvelle route des critiques qu'avaient formées des experts en mobilité (le bureau d'études 6-t) et des experts en planification ferroviaire (Alius consulting). En novembre dernier, la «Tribune de Genève» avait révélé le contenu de la note ↗ que ces experts avaient envoyée (et réalisée sur fonds propres) à la Commission des travaux du Grand Conseil. Ils signalaient alors les importantes faiblesses, à leurs yeux, que présentait le projet du Département des infrastructures (DI).

Projet trop fermé

Ce dernier prévoit de créer une nouvelle liaison ferroviaire, constituée de deux branches, reliant d'une part la gare Cornavin à la zone industrielle de Zimeysa, avec des arrêts aux Nations, à l'aéroport et à Meyrin, et de l'autre, au sud, Cornavin à Bernex, avec des arrêts à Plan-les-Ouates (Cherpines) et Lancy-Pont-Rouge.

Or les experts pointaient un projet recroquevillé sur lui-même, car limité au canton, sans vision transfrontalière structurante. Une vision pourtant indispensable pour espérer réduire le trafic individuel motorisé, enjeu essentiel du Plan climat. Ils lui associaient deux risques majeurs: un report modal très insuffisant et le refus de la Confédération de financer un programme pas assez ambitieux en termes d'impact.

«L'idée est d'augmenter les capacités pour aller chercher les voyageurs suffisamment loin, là où construire des lignes ferroviaires aurait du sens.»

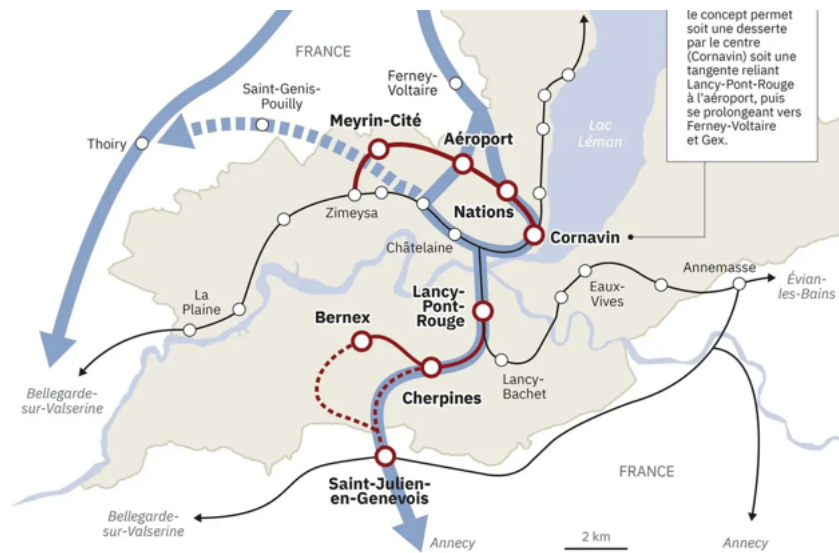
La position des bureaux d'experts

Concrètement, leur proposition est d'étudier la faisabilité d'un réseau en étoile (voir carte), avec, d'une part, une liaison très directe jusqu'à Saint-Julien pour se connecter ensuite avec Annecy; d'autre part, une liaison (dotée d'une boucle entre Cornavin et l'aéroport), qui atteindrait le Pays de Gex, et se poursuivrait vers Divonne et Nyon. Cela ouvrirait la possibilité de réfléchir, par la même occasion, au doublement de la ligne Genève-Lausanne qu'étudie la Confédération, et qui passerait donc partiellement par la France.

Globalement, l'idée est d'augmenter les capacités pour aller chercher les voyageurs suffisamment loin, là où construire des lignes ferroviaires aurait du sens.

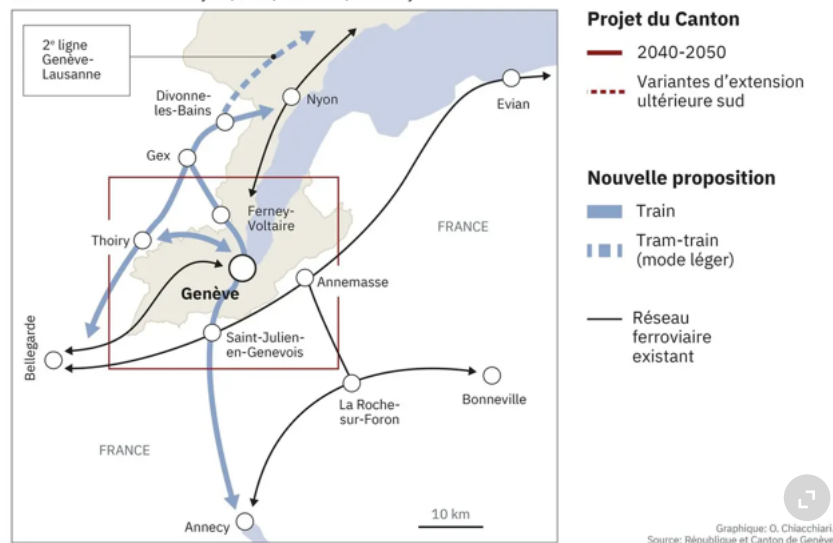
Le réseau ferroviaire genevois envisagé pour 2050





L'étoile ferroviaire transfrontalière

Grand axe nord-sud: Nyon, Gex, Genève, Annecy



INFOGRAPHIE:OLIVIER CHIACCHIARI/SOURCE:REPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE

Dans un premier temps, cette manière de tirer la sonnette d'alarme n'a pas été du goût du DI, mais cela n'a pas été sans effets. «Nous avons été auditionnés par le Département des infrastructures et la Commission des travaux. Nous avons pu apporter notre contribution à la réflexion, tout cela de manière constructive», souligne Sébastien Munafò, le directeur du bureau 6-t.

«Liaisons transfrontalières»

Devant la Commission des travaux, Serge Dal Busco a défendu le projet de son département, avec une gare à Meyrin et à Bernex, mais reconnu la nécessité de pouvoir étudier une variante plus ambitieuse, transfrontalière, en particulier pour absorber les flux importants entre le territoire genevois et le Pays de Gex, idem vers Saint-Julien et le sud.

«Nous sommes très contents que cette loi ait été traitée rapidement par la commission et ait été

plébiscitée.»

Serge Dal Busco, conseiller d'État (Département
des infrastructures)

Le texte ne parle plus d'une diamétrale Bernex-Lancy-Genève-aéroport-Zimeysa, mais fait désormais mention d'une nouvelle diamétrale régionale nord-sud permettant d'assurer «une desserte d'agglomération, avec des liaisons transfrontalières directes». Serge Dal Busco doute en revanche qu'un doublement de la ligne Genève-Lausanne puisse se faire via la France, option qu'il juge techniquement et politiquement peu réaliste.

La nouvelle formulation ne ferme toutefois pas la porte à cette éventualité. La Commission des travaux a voté à l'unanimité ce texte ainsi amendé. Vendredi au parlement, il a été adopté à la quasi-unanimité. «Nous sommes très contents que cette loi ait été traitée rapidement par la commission et ait été plébiscitée, a réagi Serge Dal Busco, vendredi. Elle nous convient parfaitement et va nous permettre d'étudier le nécessaire développement futur du réseau ferroviaire dans notre région.»

Cathy Macherel est journaliste à la Tribune de Genève depuis 2010. Elle collabore à plusieurs rubriques, locale, Week-end et gère certains suppléments. Elle s'occupe notamment d'aménagement du territoire et affiche une prédilection pour les enquêtes et les approches magazine. [Plus d'infos](#)

Vous avez trouvé une erreur? [Merci de nous la signaler.](#)

16 commentaires