

«Notre Léman Express II traversera le lac»

RÉSEAU Le Conseil d'Etat genevois a présenté sa nouvelle stratégie ferroviaire. Le ministre des Mobilités, Pierre Maudet, annonce la création d'un axe nord-sud grâce à une traversée lacustre souterraine

PROPOS RECUEILLIS PAR FANNY SCUDERI

Le gouvernement genevois a annoncé la création d'une nouvelle ligne ferroviaire reliant le pied du Jura au pied du Salève. Pour *Le Temps*, le conseiller d'Etat Pierre Maudet, chargé du Département de la santé et des mobilités, détaille ce projet d'envergure.

Le Léman Express a été inauguré le 12 décembre 2019, il y a pile 5 ans. Quel est son bilan? C'est un immense succès avec près de 80 000 passagers par jour. En reliant les réseaux suisse et haut-savoyard, le Léman Express est devenu la colonne vertébrale de la mobilité au sens large. Toutefois, ce réseau ne couvre pas certaines zones densément peuplées.

Comment comptez-vous résoudre ces angles morts? Nous proposons la création d'un «Léman Express II» pour mieux servir les Genevois. Le Pays de Gex, tout comme la zone entre Bellegarde et Annecy, est mal desservi. Pourtant deux lignes existent: celle du pied du Jura et celle entre Bellegarde et Annemasse, où circulent un train régional français et le TGV. D'autre part, nous souhaitons créer un nouvel axe nord-sud de 22 kilomètres, en souterrain, reliant Saint-Genis à Saint-Julien par un franchissement souterrain du lac. Avec cette nouvelle ligne, 50% des Genevois disposeront d'une gare à moins de 750 mètres.

Est-ce un moyen de proposer une nouvelle traversée du lac? Le rail offre une solution de bouclement complet. Ce nouveau tracé relierait le reste du canton au Pays de Gex, par Saint-Genis ou Ferney-Voltaire. Au sud, il desservirait Saint-Julien pour rejoindre le réseau de la SNCF. En résumé, nous relierions le Jura au Salève. Pour cela, il faut traverser le lac.

L'extension de la gare souterraine sera réalisée en 2038 et sa mise en conformité en surface en 2050. Ce sera le chantier permanent? Nous ne souhaitons pas faire l'erreur du Léman Express en surchargeant la gare Cornavin.

Celle-ci sera en travaux durant vingt ans. Mieux vaut développer de nouveaux centres ferroviaires, tels que Genève-Aéroport. Pour cela, nous souhaitons une ligne indépendante de l'actuel réseau. Cette autonomie permet de décorrélérer notre projet de l'agrandissement de Cornavin. Ainsi, nous n'avons pas besoin d'attendre la fin des travaux de la gare: nous pouvons lancer dès 2025 les études en vue de construire cette nouvelle ligne, qui pourrait être mise en service dans quinze ans pour le premier tronçon.

Quelles seraient les différences avec des lignes CFF? Pour les usagers, aucune. En déconectant cette ligne du réseau national, nous pouvons utiliser un matériel plus agile et moins coûteux: nous pensons à un «train léger» qui permet des arrêts tous les 1,5 km, plus rapprochés que ceux du Léman Express, desservis par un train plus compact afin de mieux adapter les cadences en fonction de l'affluence. La liaison sera souterraine, ce qui permet une réalisation plus rapide et permet de préserver les terres cultivables.

Les fonds ferroviaires, qu'il s'agisse du Forta ou du FIF, sont saturés. Comment financerez-vous un tel projet? Ce projet est évalué à environ 4 milliards de francs. Il pourrait s'inspirer du tram-train de Lugano, financé en partie par le FIF et le Forta, au titre de projet d'agglomération, et complété par un financement cantonal. Aujourd'hui, la priorité des CFF consiste à juste titre à renforcer le réseau national. En optant pour un nouveau réseau d'agglomération dont l'exploitation n'interfère pas avec les trains et les horaires du réseau national, nos marges de manœuvre sont plus importantes. Enfin, comme le projet est transfrontalier, il faudra aussi envisager des participations françaises.

Aux heures de pointe, le Léman Express est rempli. Pourtant, le canton subit toujours d'importants embouteillages. Quelles sont les mesures sur le court terme? Nous pouvons améliorer la capacité en acquérant des rames à deux étages. Nous optimiserons le tunnel du Furet à Châtelaine afin d'offrir une liaison directe entre Annemasse et la rive droite en évitant Cornavin. De nouveaux trams transfrontaliers verront le jour. ■

INTERVIEW