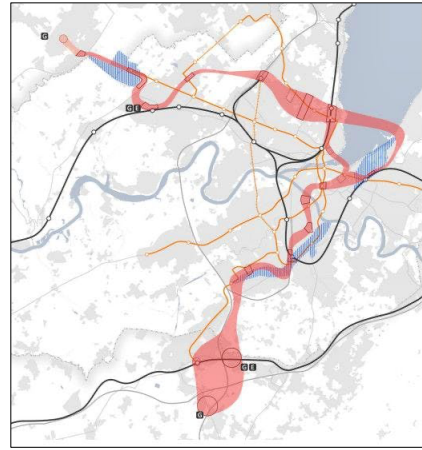


GENÈVE :

Projet de métro: près d'un demi-million de voyageurs par jour

Le Conseil d'État a fait le point sur l'avancée de la liaison ferroviaire souterraine prévue entre le Jura et le Salève, vers 2045.



Un RER automatique devrait sillonner le canton du nord au sud en sous-sol (Getty Images)

Le tracé prévu à ce stade, entre le Pays de Gex et Saint-Julien-Archamps (Canton de Genève)

Un train souterrain sur rails, sans pilote et à haute fréquence: c'est ce que prévoit de réaliser le Canton à l'horizon 2040-2045. Ce mercredi, le Conseil d'État a annoncé que les études menées depuis l'annonce du projet en décembre 2024 ont confirmé les grandes orientations de ce Léman Express II en sous-sol.

Ce «métro» (les autorités parlent de «train léger souterrain») pourra transporter plus de 160'000 passagers par jour avec un cadencement de trois minutes. Toutefois, sa capacité pourra être augmentée selon les besoins, a indiqué le conseiller d'État Pierre Maudet, chargé des Mobilités: avec une cadence de 1,5 minute et un allongement des rames de 60 à 90 mètres, 400'000 voyageurs pourront être transportés quotidiennement. Par comparaison, le réseau TPG transporte actuellement 800'000 passagers par jour.

La moitié de la population desservie

Le groupe d'experts indépendants mandatés pour cette première phase d'étude a également confirmé les traits principaux du tracé. Ce dernier n'est pas encore définitif, a précisé le nouveau conseiller d'État Nicolas Walder, chargé du Territoire. Le train devrait relier le pied du Jura au pied du Salève, en passant par le centre-ville via un tunnel sous-lacustre. L'objectif est de faire en sorte que 50% de la population et 70% des emplois soient desservis par une station à moins de 750 mètres. «On parle de qualité de vie et de faciliter le report modal», a souligné la conseillère d'État Delphine Bachmann, chargée de l'Économie.

Des stations sont prévues au CERN, dans la zone industrielle de Zimeysa, à Meyrin, à l'aéroport, au centre, à Carouge ou dans le futur quartier Praille-Acacias-Vernets. Une connexion avec le réseau du Léman Express sera située à Sécheron. Des options sont encore à l'étude, comme un arrêt à la gare routière de la place Dorcière ou à Plainpalais. Des parties aériennes du réseau sont envisagées, comme au CERN, où il est impossible d'aller en sous-sol. Les rails plutôt que des pneus ont été choisis, en raison de l'absence de grosse pente.

Votation populaire prévue

La prochaine étape consistera en des études de consolidation technique, financière et territoriale. Un projet de loi pourrait ainsi être déposé en novembre 2026. Les autorités souhaitent fédérer et comptent consulter la population avec une votation. Celle-ci pourrait intervenir fin 2027. «En cas de non, on tire la prise», a annoncé Pierre Maudet. Il est toujours prévu un financement de la Confédération à hauteur de 50%. À ce stade, les coûts seraient de l'ordre de quelque 5 milliards de francs. Les travaux pourraient intervenir à partir de 2035.