

Le projet de métro Jura-Léman-Salève

Le succès éclatant du RER Léman Express à Genève a suscité localement un intérêt renouvelé pour le chemin de fer comme transport capacitaire dans une agglomération.

Pierre Hofmann Tenant compte du fait que le réseau Léman Express n'irrigue que très partiellement le territoire genevois, des projets ont été élaborés pour compléter son offre. Parmi ceux-ci, celui désigné d'abord comme «Raquette», puis comme «Diamétrale», a été plus particulièrement étudié. Il était conçu comme une extension du réseau ferroviaire existant, avec deux branches se détachant du cœur du réseau, d'une part entre Cornavin et Sécheron, d'autre part entre Lancy-Pont-Rouge et Lancy-Bachet. Les deux nouvelles branches se dirigeaient alors respectivement vers Meyrin et Saint-Genis-Pouilly et vers Plan-les-Ouates et Saint-Julien, avec des extensions ultérieures possibles à plus long terme.

Le projet de Diamétrale comportait deux éléments problématiques. La nécessité d'inscrire ce développement dans le cadre contraignant de PRODES en repoussait la réalisation à une échéance lointaine, trop tardive au regard de la demande croissante de mobilité du bassin genevois. Par ailleurs, son exploitation aurait entraîné une surcharge du réseau existant entre Cornavin et Lancy-Pont-Rouge, pouvant nécessiter à son tour de très lourds travaux pour augmenter la capacité de ce tronçon.

L'État de Genève a proposé au printemps 2025 un concept différent: une liaison ferroviaire souterraine à haute capacité entre le pied du Jura et le pied du Salève, sur une plateforme de type métro indépendante du réseau ferroviaire existant. Les études préliminaires ont progressivement affiné le tracé, sous la forme d'un 'fuseau d'intention' qui prévoit la desserte des principaux secteurs d'habitat et d'emploi. La ligne partira de Saint-Genis-Pouilly, desservira le CERN, Meyrin-Cité, l'Aéroport, le quartier international, le centre-ville de Genève, le quartier Praille-Acacias-Vernets et la ZIPLO, pour terminer à Saint-Julien, voire à Neydens. Le projet sera possiblement réalisé en deux phases, la partie sur la rive droite du lac et du Rhône en premier lieu, puis celle sur la rive gauche. Les interfaces avec le réseau Léman Express seront situées

aux haltes de Genève-Sécheron (pour éviter la saturation à la gare de Cornavin) et de Lancy-Bachet. Au centre-ville, le tracé passera au plus près de la gare de Cornavin et desservira les importants pôles de transports publics de Rive et de Plainpalais. Le mode d'exploitation prévoit une solution de type «métro automatique», à écartement normal et roulement fer-sur-fer. Une exploitation avec une cadence de 3 minutes, pouvant être portée à 90 secondes, offrirait une capacité atteignant près de 400 000 voyageurs par jour. Le nouveau réseau est baptisé «Liaison ferroviaire Jura-Léman-Salève» (LJLS).

Le financement du projet sera assumé par le Canton de Genève (y compris les courtes extensions sur sol français), avec une participation escomptée de la Confédération dans le cadre des projets d'agglomération. Un crédit de 30 millions de CHF avait été voté par le Grand Conseil genevois en janvier 2023 pour l'étude de la liaison diamétrale précitée; il est resté utilisable pour le projet LJLS. En août 2025 le Conseil d'État a créé une organisation opérationnelle et une gouvernance transversale pour le suivi des priorités cantonales en matière ferroviaire, parmi lesquelles la liaison LJLS est hautement prioritaire. Le Conseil d'État a également mis sur pied un conseil consultatif qui représente la société civile dans le suivi des études préliminaires et l'élaboration du projet. Ce conseil a d'ores et déjà établi un cahier de recommandations étoffé et pertinent, dont il sera tenu compte lors de la poursuite des études.

L'État de Genève prévoit une mise en service de la LJLS dans la première moitié des années 2030.

«L'État de Genève a proposé une liaison ferroviaire souterraine à haute capacité entre le pied du Jura et le pied du Salève.»

Metro-Projekt Jura-Léman-Salève in Genf

Pierre Hofmann Der grosse Erfolg des Léman-Express seit seiner Inbetriebnahme 2019 hat in Genf das Interesse an leistungsfähigen Bahnverbindungen verstärkt. Da das bestehende Netz grosse Teile der Region nur unzureichend erschliesst, wurden verschiedene Ergänzungen geprüft. Das frühere Projekt «Diamétrale» sah zwei neue Äste in Richtung Meyrin/Saint-Genis-Pouilly sowie Plan-les-Ouates/Saint-Julien vor. Es erwies sich jedoch als problematisch: Wegen der Einbindung in das nationale Ausbauprogramm STEP wäre eine Realisierung nur langfristig möglich gewesen.

Im Frühjahr 2025 präsentierte der Kanton Genf deshalb ein neues Konzept: die unterirdische Verbindung (Liaison) Jura-Léman-Salève (LJLS), die unabhängig vom bestehenden Bahnnetz als automatisches Metro-System betrieben werden soll. Die geplante Strecke verbindet Saint-Genis-Pouilly mit Saint-Julien und erschliesst wichtige Wohn- und Arbeitsgebiete. Sie führt unter anderem über das CERN, Meyrin-Cité, den Flughafen, das internationale Viertel, das Genfer Stadtzentrum, Rive, Plainpalais und Praille-Acacias-Vernets. Verknüpfungen mit dem Léman-Express sind in Sécheron und Lancy-Bachet vorgesehen.

Mit einem Drei-Minuten-Takt, der bis auf 90 Sekunden verdichtet werden könnte, soll die LJLS bis zu 400 000 Fahrgäste täglich befördern. Die Finanzierung soll hauptsächlich der Kanton Genf übernehmen, ergänzt durch Bundesmittel und französische Beiträge für die kurzen Streckenabschnitte in Frankreich. Die Planung hat seit 2025 hohe Priorität. Der Kanton strebt eine Inbetriebnahme in der ersten Hälfte der 2030er-Jahre an.

citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud