

Liaison Jura - Léman - Salève

Périmètre et caractéristiques du futur train léger souterrain

Point presse du Conseil d'Etat

Mercredi 19 novembre 2025

Un projet emblématique de la vision "Rail 2025-2050"

- Adoptée en décembre 2024, la vision stratégique "*Rail 2025–2050*" fixe le cap pour le développement ferroviaire du canton.
- La Liaison Jura – Léman – Salève vise à relier par un train léger automatisé les zones denses en logements et en emplois actuellement non desservies par le réseau du Léman Express.
- Doté d'un crédit d'études préliminaires de 30 millions de francs (loi 13176) voté par le Grand Conseil.



Périmètre et caractéristiques principales

- Un tracé qui reliera le Pays de Gex au secteur de Saint-Julien – Archamps en traversant le centre de Genève par un tunnel sous-lacustre.
- Desserte notamment du CERN, de la ZIMEYSA, de l'aéroport, de Meyrin, des organisations internationales, du centre-ville de Genève, de Carouge, du PAV et de la ZIPLO.
- Système automatique sur rails à haute fréquence, pouvant transporter plus de 160'000 voyageurs par jour avec un cadencement de trois minutes.
- Possibilité d'augmenter la cadence à terme à 1.5 minute pour 400'000 voyageurs par jour.

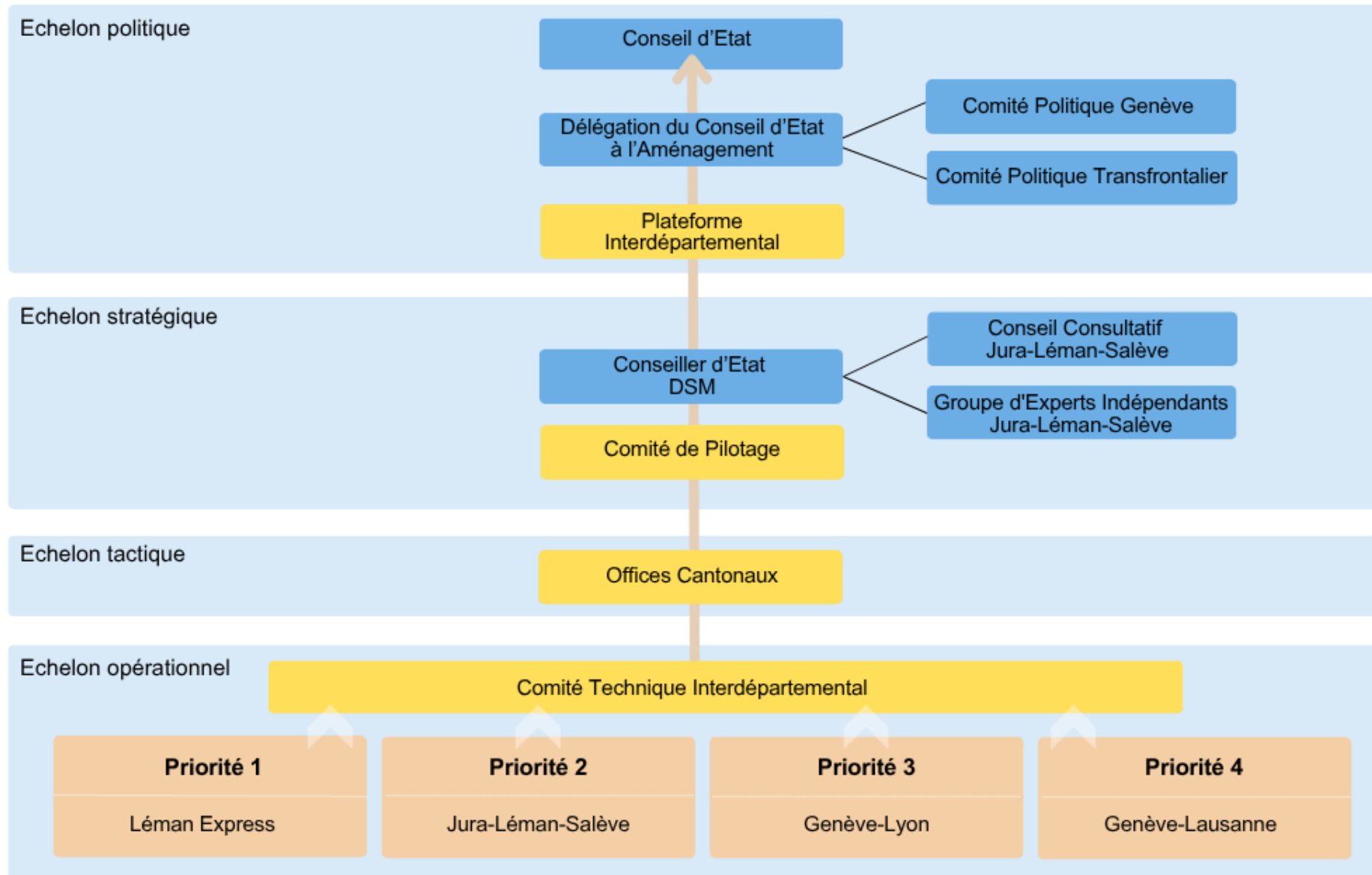
Une liaison stratégique au service de la qualité de vie

- Les principaux objectifs en terme de mobilités sont:
 - la création d'un axe nord–sud performant pour compléter le tracé actuel du Léman Express ;
 - la réduction de la saturation des réseaux de transports existants ;
 - la facilitation du report modal en offrant d'une alternative crédible à la voiture individuelle pour réduire le trafic pendulaire automobile ;
 - le renforcement de l'intégration des transports métropolitains en connectant les pôles d'habitat, d'emplois et de loisirs entre Jura, Léman et Salève.
- Une transformation en profondeur des déplacements dans la région en offrant une desserte ferroviaire fiable et rapide entre les principaux pôles d'habitat et d'emploi.

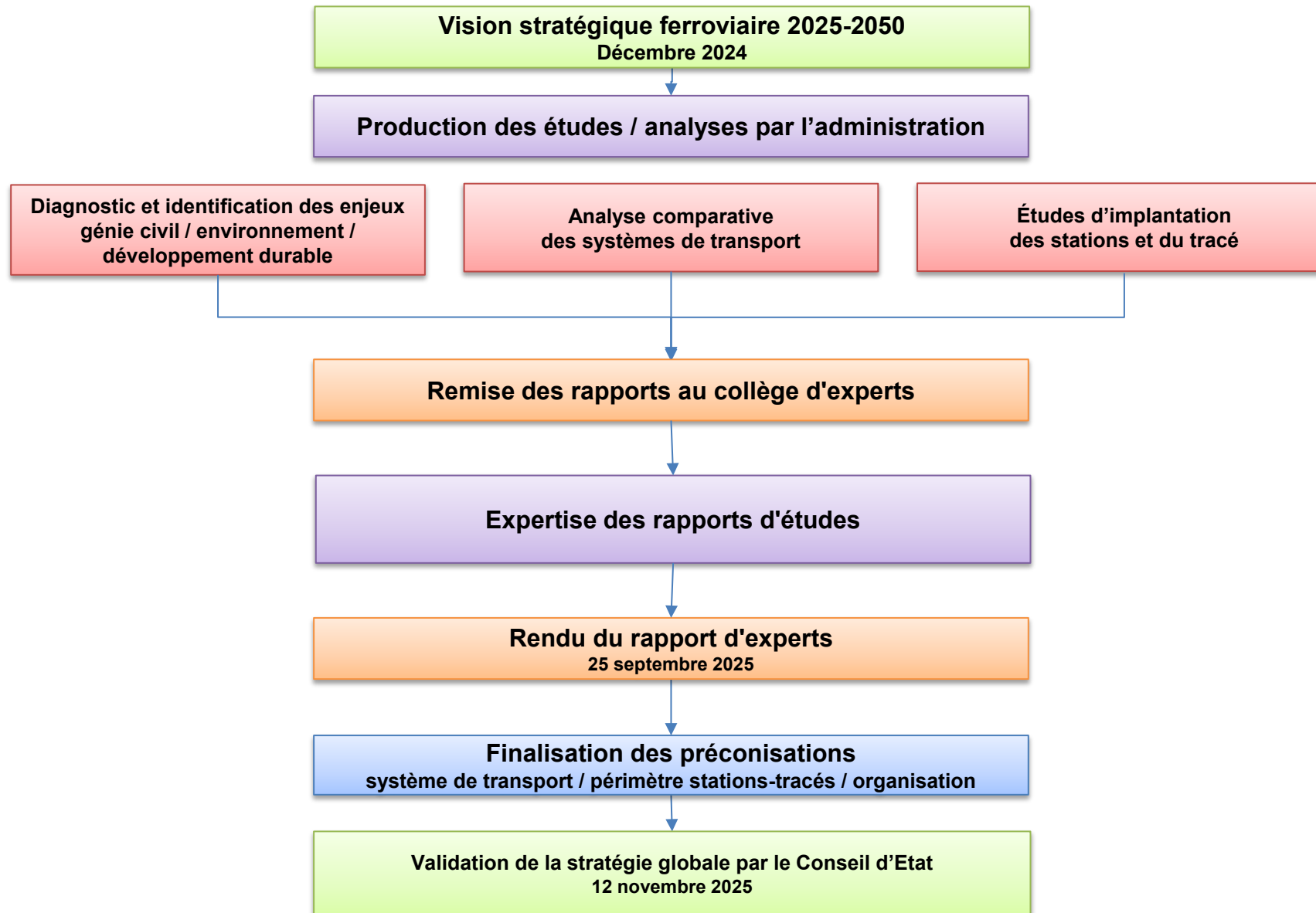
Une liaison stratégique au service de l'économie et de l'emploi

- Amélioration des conditions-cadres économiques par une meilleure intégration des bassins de vie et d'emploi de la région, une réduction de la congestion routière et une meilleure déserte des zones industrielles et de l'aéroport.
- Concertation avec les acteurs économiques genevois et les représentants des milieux de la mobilité, les communes, les parlementaires cantonaux et fédéraux ainsi que les autorités françaises partenaires.
- Une infrastructure au service de la compétitivité de la région et de la Suisse, connectant près de 70% des emplois du canton à moins de 750m d'une station.

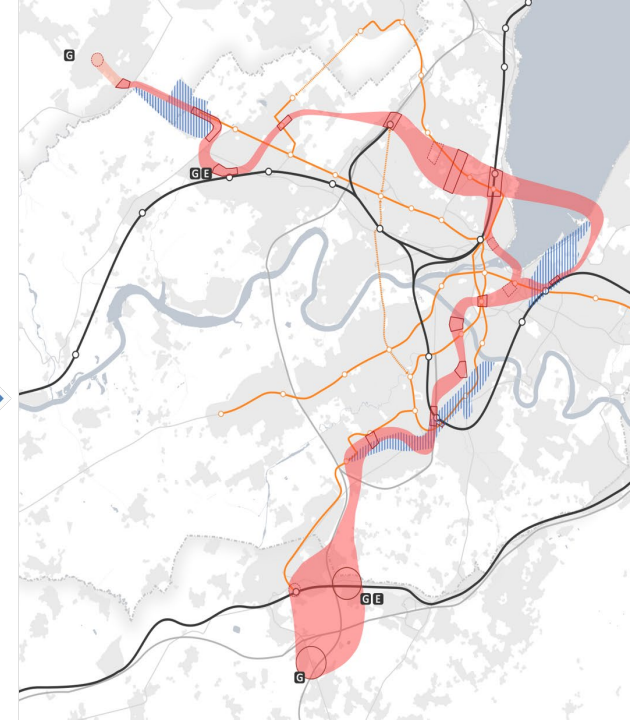
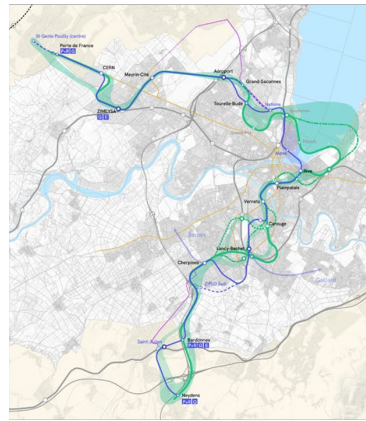
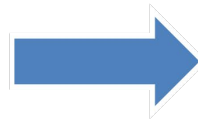
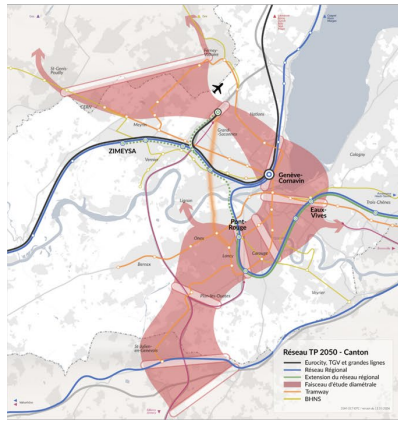
Organes associés à la gouvernance stratégique et politique



Déroulement du projet

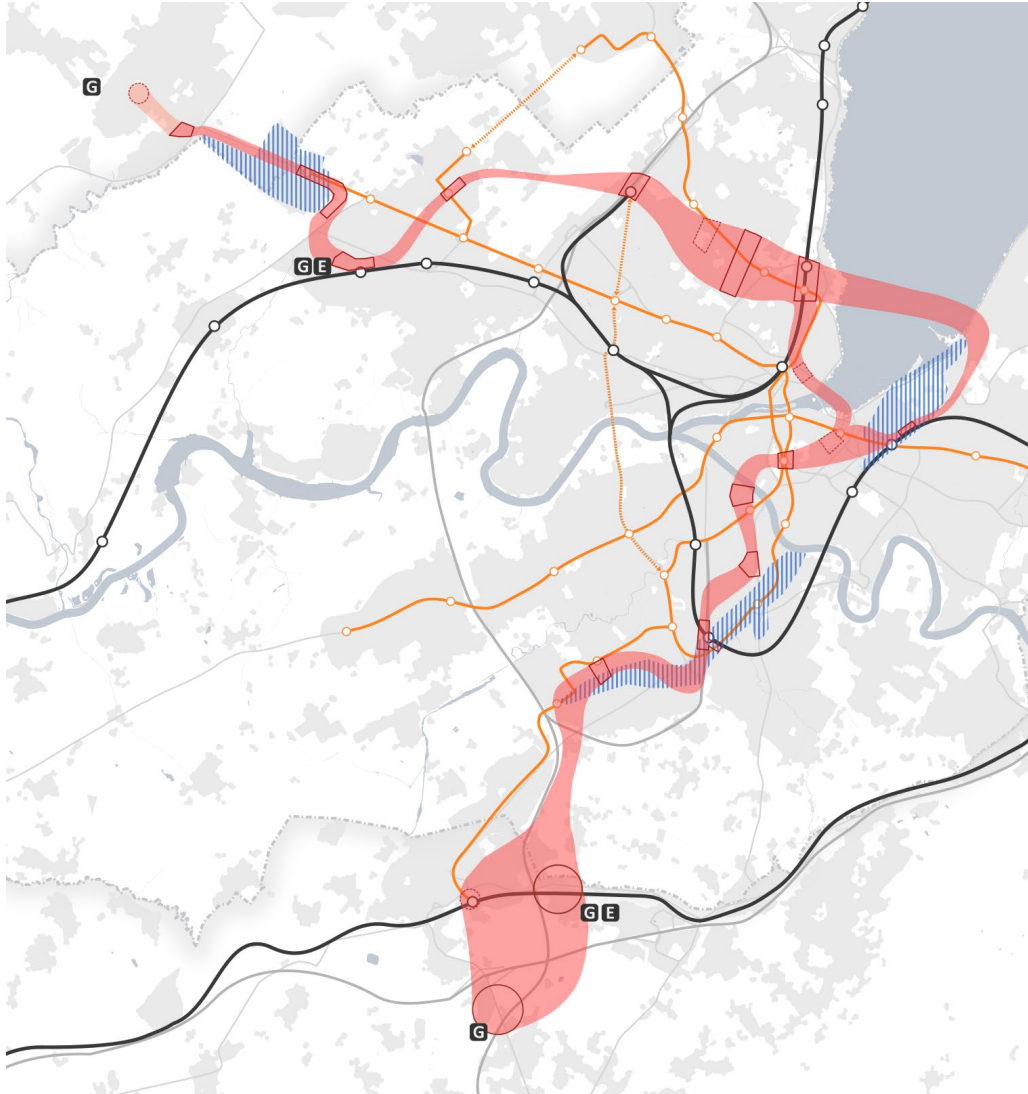


Préconisation pour le tracé et le périmètre d'études



50% de la population du canton desservie par une station à moins de 750 m

Principaux enjeux : tracé et localisation des stations



- Enjeux environnementaux (nappes phréatiques, déblais) et techniques (bâti existant, sécurité, etc.).
- Renforcement de la desserte des zones denses habitants/emplois/équipements n'ayant pas actuellement accès au Léman Express (centre de Meyrin, organisations internationales, Petit-Saconnex, PAV, etc.).
- Traversée lacustre et enjeux spécifiques dans l'hyper centre-ville (densité du réseau souterrain SIG, etc.).
- Articulation avec les réseaux CFF, Léman Express et tramways (Aéroport, Sécheron, Cornavin, Plainpalais, etc.).
- Insertion des stations (volet urbanistique).
- Localisation du dépôt (ZIMEYSA).
- Accroches transfrontalières.

Définition du système de transport



Préconisations pour le système de transport

Analyses sous-jacentes:

- Prévisions de fréquentation (160'000 passagers/jour, soit 7'200 voyageurs/heure/sens sur la section la plus chargée) et des conditions de transport ;
- Attractivité liée à l'accessibilité d'une infrastructure souterraine ;
- Benchmark des solutions existantes.

Préconisations :

- Système automatique à haute fréquence (3') ;
- Rames de longueur de 60 m avec gabarit standard (2,65 m) sur rail.

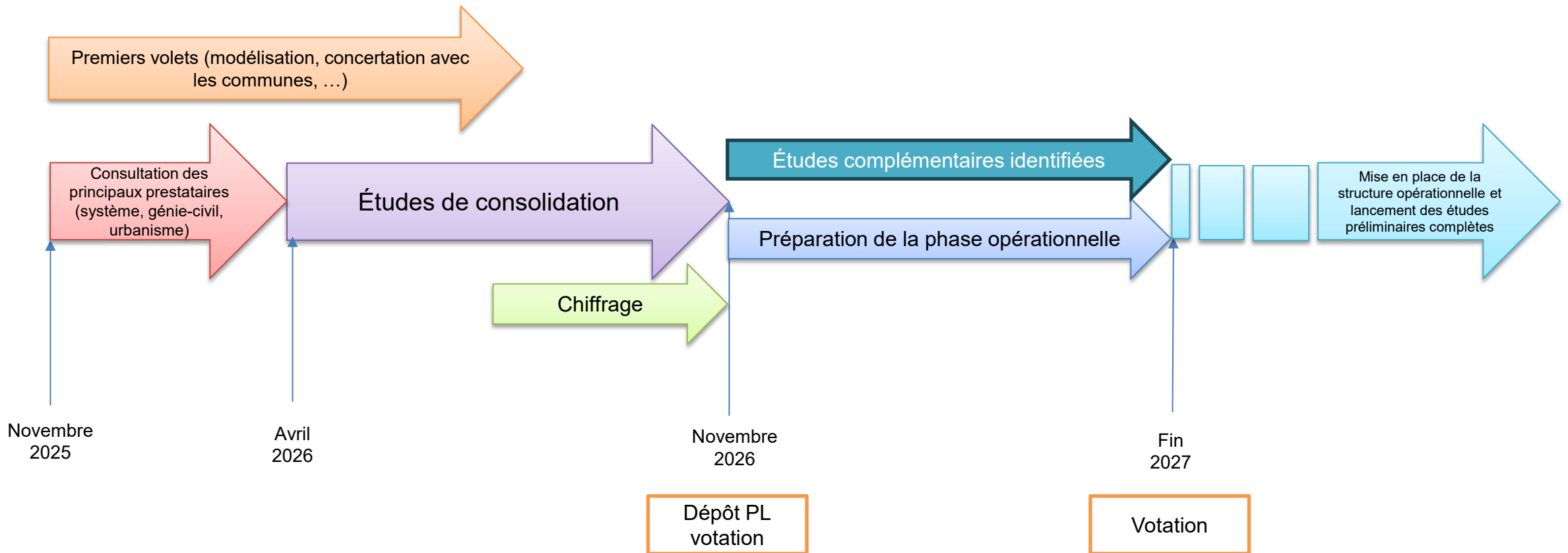
➔ technologie existante proposée par plusieurs industriels, y compris suisses.

Evolutivité garantie :

- augmentation de la fréquence (jusqu'à 1'30"), soit +100% ;
- allongement des rames (stations dimensionnées pour des rames de 80-90 m), soit +33/50%.

➔ capacité maximale pouvant atteindre jusqu'à 400'000 passagers/jour.

Poursuite des études et prochaines échéances



Une infrastructure nécessaire et cohérente

- Le Conseil d'Etat confirme le rôle essentiel de cette infrastructure dans la cohérence du réseau ferroviaire et de transports genevois, interconnectée au Léman Express, au réseau de tramways, aux lignes CFF et à l'aéroport.
- La Liaisons Jura - Léman - Salève n'est pas priorisée dans le rapport d'expertise "Transports 2045" (rapport Weidmann) en raison de l'absence d'études préalables et de caractéristiques techniques communicables au printemps 2025 .

Merci de votre attention



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

POST TENEBRAS LUX

Conseil d'Etat
19.11.2025