Conseil consultatif de la liaison Jura-Léman-Salève



RECOMMANDATIONS ET POINTS DE VIGILANCE

Cahier n°1 - 29 juin 2026

Version – 29.06.2026

Images de couverture

- Carte de synthèse CCJLS, juin 2026, 6t-bureau de recherche
- Rame emu 115, FGC. Creative Commons - Jofrefaraudo - Treball propi
- Grand Genève vue du Salève. Creative Commons – Gzzz own work

TABLE DES MATIERES

> AVANT PROPOS 2

Le mot des coprésidents 2

> CONTEXTE ET OBJECTIFS 4

La liaison Jura-Léman-Salève : le projet phare de la stratégie cantonale Rail 2025-2050 4

Le conseil consultatif et son rôle 5

La composition du Conseil consultatif JLS 6

Adresse du Conseil 7

Le travail mené par le Conseil consultatif jusqu'ici : une ambition élevée, un rythme soutenu et des échanges riches 7

Contenu du document 9

> NOS RECOMMANDATIONS ET POINTS DE VIGILANCES 10

1. L'ambition et la vision 10
2. Le tracé 13
3. Gares, urbanisme et territoire 18
4. Matériel roulant, conception et design 21
5. Construction et opération 24
6. Politique et gouvernance 25
7. Coûts, financement et économie 26
8. Suite du processus 28

> SYNTHÈSE PROJECTIVE 29

> AVANT PROPOS

Le mot des coprésidents



Michèle Künzler



Jean-Luc Favre

Le présent cahier rassemble les premières recommandations et les premiers points de vigilance formulés par le Conseil consultatif de la liaison Jura–Léman–Salève, dans le cadre de son mandat 2025–2027. Il s'inscrit dans une démarche d'accompagnement exigeante et constructive d'un projet appelé à jouer un rôle majeur pour l'avenir de Genève et du Grand Genève.

Aux yeux du Conseil, la liaison JLS bien plus qu'un simple projet d'infrastructure de transport. Elle a le potentiel de dessiner un projet de société qui nécessite ambition et exigence. Les enjeux et potentiels de développement concernent aussi bien l'aménagement du territoire de Genève et de son agglomération que le développement des quartiers et zones d'activités desservis, en ville comme en périphérie, l'environnement et les enjeux climatiques, l'économie, le logement, ou encore les instituions.

Le rôle du Conseil consultatif est de contribuer à cette réflexion en apportant un regard pluridisciplinaire, indépendant et ancré dans les réalités du territoire et de sa population. Sa mission challenger le maître d'ouvrage, l'État et ses services, sur les enjeux de mobilité, d'urbanisme, d'impact sociétal, de gouvernance, de financement, de qualité d'usage et d'intégration territoriale du projet.

Les positions exprimées dans ce document résultent des travaux menés jusqu'ici par le Conseil, notamment à travers ateliers et débats, nourris par les études conduites par les services de l'administration. Il en résulte ces premières recommandations qui procèdent de visions partagées ainsi que de points de vigilance nécessitant des analyses complémentaires. Elles n'ont pas vocation à clore le débat ni à acter des avis définitifs, mais à contribuer

utilement aux études en cours et à venir, afin que les grands arbitrages du projet soient pris sur des bases aussi complètes, lisibles et robustes que possible.

Ainsi, par leur participation et la validation des travaux menés à ce jour, les membres du Conseil consultatif et leurs instances respectives soutiennent activement la démarche engagée et affirment l'envie de participer de manière constructive et positive au projet JLS. Afin d'assurer la pleine adhésion et validation des organisations réunies par le Conseil d'État au Conseil, d'importantes questions doivent encore trouver réponses et consensus. Elles feront précisément l'objet des prochains mois de travail du Conseil avec engagement.

> CONTEXTE ET OBJECTIFS

La liaison Jura-Léman-Salève : le projet phare de la stratégie cantonale Rail 2025-2050

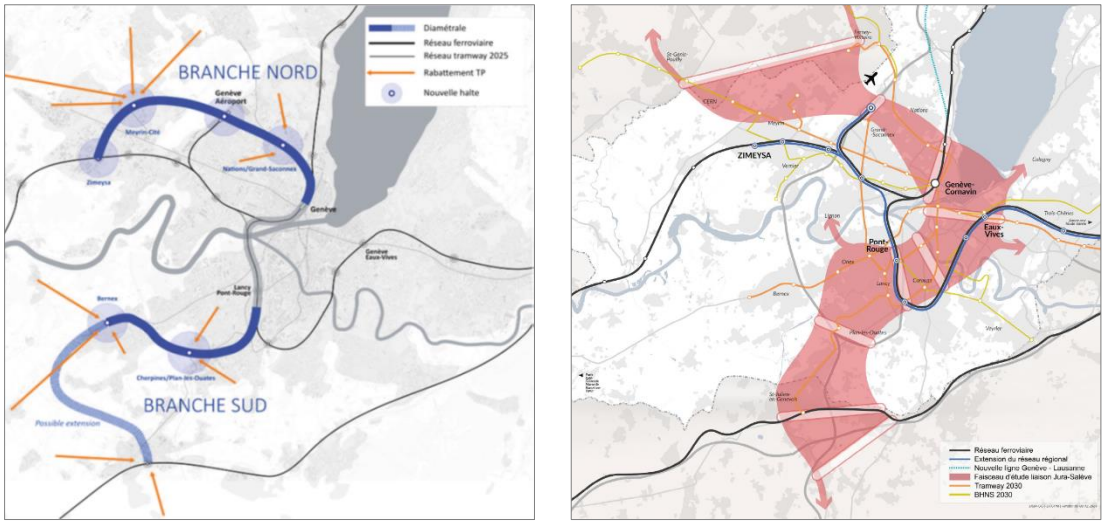
Le projet de la liaison Jura-Léman-Salève (JLS) est un projet ferroviaire structurant dont l'objectif est de compléter le réseau ferré genevois en complément du Léman Express par un axe nord-sud reliant le Pays-de-Gex à la Haute-Savoie en passant par le cœur de l'agglomération genevoise. Cette ambition représente le projet phare de la stratégie ferroviaire 2025-2050 présentée par le Conseil d'État en novembre 2024.

Le projet trouve son origine en 2022, lorsque le Canton de Genève a proposé un crédit (PL13176[1]) visant à étudier à une liaison ferroviaire alors appelée « diamétrale Bernex – Lancy – Genève-Aéroport – ZIMEYSA (Cf. figure ci-dessous). Cette idée initiale a connu ensuite deux évolutions majeures :

- En janvier 2023, la commission des travaux du Grand Conseil a amendé le projet de crédit d'étude pour intégrer une ambition transfrontalière, absente jusqu'ici. Le crédit d'étude de 30 millions de CHF qui porte désormais sur une « *nouvelle diamétrale régionale nord-sud permettant d'assurer une desserte d'agglomération, avec des liaisons transfrontalières directe*s » a été accepté par une très large majorité des députés.
- En 2024 le Canton a analysé le contexte fédéral en matière de planification et de financement pour aboutir au constat de l'engorgement des projets de développement ferroviaire au plan national, et de l'incapacité du Fonds pour l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), créé en 2014, d'y faire face tant financièrement qu'en termes de capacité de réalisation. Ce constat est au coeur de la stratégie cantonale Rail 2025-2050, publiée en décembre 2024, qui invite Genève à prendre son destin en main pour accélérer la réalisation de ce projet d'ici 2045, en proposant d'en assumer la moitié des coûts avec la Confédération et en faisant le choix d'assumer directement la maîtrise d'ouvrage, et en orientant le projet sur du ferroviaire léger souterrain (type métro) autonome du réseau CFF.

[1] https://ge.ch/grandconseil/data/loisvotee/L13176.pdf

Figure n° 1 : Cartes schématiques de l'ambition initiale « Diamétrale Bernex-Zimeysa » (2022) à gauche et du premier faisceau ambitionné par la JLS en train léger (2024) à droite. Source OCT



Le conseil consultatif et son rôle

Dans le cadre de la mise en œuvre de sa stratégie, le Conseil d'État a créé par arrêté le Conseil consultatif de la liaison Jura-Léman-Salève à l'automne 2025. Il associe la société civile et les milieux socio-économiques à l'élaboration du projet JLS. Il examine les résultats des études préliminaires et formule des recommandations sur les dimensions transversales : démographie, économie, environnement, urbanisme, accessibilité et concertation publique. Son rôle est d'assurer que le projet réponde aux besoins de la population dans toutes ses composantes, en particulier en matière d'accessibilité et d'intégration urbaine des haltes. Ses travaux permettent d'établir des recommandations qui sont intégrées dans les études en cours et dans les phases suivantes d'études et de conception du projet.

La composition du Conseil consultatif JLS

Nommés par voie d'arrêté du Conseil d'État jusqu'au 31 août 2027, les membres du Conseil consultatif sont les suivants :

Bureau

Co-présidence

- Mme Michèle Künzler, ancienne Conseillère d'État, présidente de la Fondation Jean Dutoit
- M. Jean-Luc Favre, membre de la direction de la Fédération des entreprises romandes (FER)

Secrétariat administratif et scientifique

- M. Sébastien Munafò, 6t-bureau de recherche

Représentant de l'État

- M. Yann Gerdil Margueron, délégué aux affaires fédérales - transports

Coordination transports et déplacements (CTD) :

- M. Thibault Schneeberger (actif trafiC)
- M. David Furrer (ATE)

Genèvemobilité

- M. Erik Simonin (FER)
- M. Andrea Genecand (ASTAG)

Fédération des associations d'architectes et d'ingénieurs – section romande (FAI)

- M. Oliver Mesple

Fédération genevoise des métiers du bâtiment (FMB)

- M. Pierre-Alain L'Hôte

Fédération genevoise des entreprises romandes (FER)

- M. Jean-Luc Favre (co-président)

AgriGenève

- Mme Héloïse Candolfi

Pro Natura

- Mme Virginia Bjertnes

Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG)

- Mme Laurence de la Serna

Communauté genevoise d'action syndicale (CGAS)

- Mme Aurélie Lelong (SEV)
- M. Yves Defferard (Unia)

Forum d'agglomération Grand Genève

- M. Bernard Lensel
- M. Gilbert Ploujoux

Fondation Modus

- M. Guillaume Drevon

Adresse du Conseil

Conseil consultatif LJLS
RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE
Département de la santé et des mobilités (DSM)
Rue de l'Hôtel-de-Ville 14
Case postale 3918
1211 Genève 3

Le travail mené par le Conseil consultatif jusqu'ici : une ambition élevée, un rythme soutenu et des échanges riches

Le Conseil consultatif a démarré ses travaux à l'automne 2025 avec une ambition élevée traduite par un rythme de travail soutenu (environ 1 session plénière par mois hors vacances). Le Conseil s'est réuni 11 fois à ce jour. Le bureau, échangeant à un rythme hebdomadaire, s'est quant à lui réuni 39 fois.

Les travaux de l'automne 2025 ont consisté en une phase de prise de connaissance et d'étude des premières grandes orientations techniques du projet. Cette première étape a permis de dresser de premiers constats critiques en termes de points forts ou faibles du projet.

À la fin de l'année 2025, le Conseil s'est livré à un diagnostic plus poussé et stratégique à travers une analyse de type SWOT. Salué comme un maillon essentiel pour la décarbonation, la diminution du trafic motorisé et le développement territorial, certaines inquiétudes majeures ont pu être mises en lumière et partagées : coûts et financement, connexion à Cornavin, risques géologiques de certaines options, isolement vis-à-vis du réseau standard des CFF, personnalisation du projet, ou l'indispensable, mais complexe, coordination institutionnelle avec la France voisine.

Durant cette période, une série d'entretiens poussés ont également été menés avez chacun des membres du conseil, ainsi qu'avec les personnes externes suivantes :

- Yves Gerber, Touring Club Suisse ;
- Géraldine Pflieger, Université de Genève ;
- Alain Mayaud, association LEX2050 ;
- David Favre, Office cantonal des transports ;
- Thierry Lassus, Hitachi Rail ;
- Corinne Bonnet-Merier et Namira Benfriha-Raki, Handicap-architecture-urbanisme HAU ;
- Gabriel Addar, Conseil de la Jeunesse.

Dès janvier 2026, la dynamique s'est orientée vers un travail conséquent de prospective sous forme d'ateliers de 5 demi-journées, avec le support d'un mandataire spécialisé. L'objectif était de questionner la pertinence du projet face aux aléas du temps long. Le groupe a d'abord cartographié les grandes incertitudes pesant sur le projet, qu'il s'agisse des relations entre la Suisse et l'Union européenne, des financements croisés ou de futures mutations démographiques. Ces variables ont ensuite servi de base pour esquisser quatre grands scénarios contrastés, allant de l'optimisme économique à une décroissance subie, offrant ainsi l'espace de réflexion ou champ des possibles dans lequel le projet doit s'ancrer et s'adapter.

À partir de mars 2026 et sur la base de ce riche travail en atelier, le Conseil a formulé une série de questions et demandes de précisions techniques complémentaires, lesquelles ont donné lieu à des études complémentaires par les services de l'État qui aboutiront à la fin de l'été.

Enfin, entre mai et juin 2026, les travaux se sont concentrés sur la formulation et la validation consensuelle des premières recommandations et points de vigilance, objets de ce premier cahier.

Figure n° 2 : Une réunion du Conseil consultatif JLS, 21 avril 2026. Photo DSM



Contenu du document

Ce premier cahier adresse deux types de formulations :

Les recommandations : le Conseil se prononce d'ores et déjà sur ces sujets. Il souhaite que les points avancés soient intégrés sans attendre dans la poursuite du projet.

Les points de vigilance : le Conseil a identifié ces sujets importants, mais n'a pas suffisamment d'éléments pour émettre une recommandation à ce jour. Sur la base des retours des études de compléments en cours, il déterminera l'opportunité d'en tirer des recommandations.

> NOS RECOMMANDATIONS ET POINTS DE VIGILANCES

1. L'AMBITION ET LA VISION

Recommandations

1.1. Un projet fédérateur qui dépasse la question des transports

Le Conseil consultatif estime en premier lieu que la liaison Jura-Léman-Salève ne relève pas d'un simple projet d'infrastructure de transport. Il contribue à un véritable projet de société qui participera fortement à façonner notre avenir en matière de mobilité, de territoire, d'économie, d'environnement, d'attractivité et de santé. Ce projet potentiellement largement fédérateur est ainsi utile tant à l'amélioration de la qualité de vie des habitants qu'à celle de l'attractivité globale de Genève à l'échelle nationale et internationale.

Le Conseil recommande que le Canton continue et amplifie son travail avec tous les acteurs et que les instances de consultation et de participation autour du projet soient consolidées. En se basant sur ces espaces de dialogue, le Conseil s'attend à ce que les grands arbitrages et décisions intègrent systématiquement ces points de vue larges et dépassent les visions uniquement techniques ou d'ingénierie qui peuvent dominer ce type de projet

1.2. Faire réseau : se doter d'une réelle ambition et vision régionale

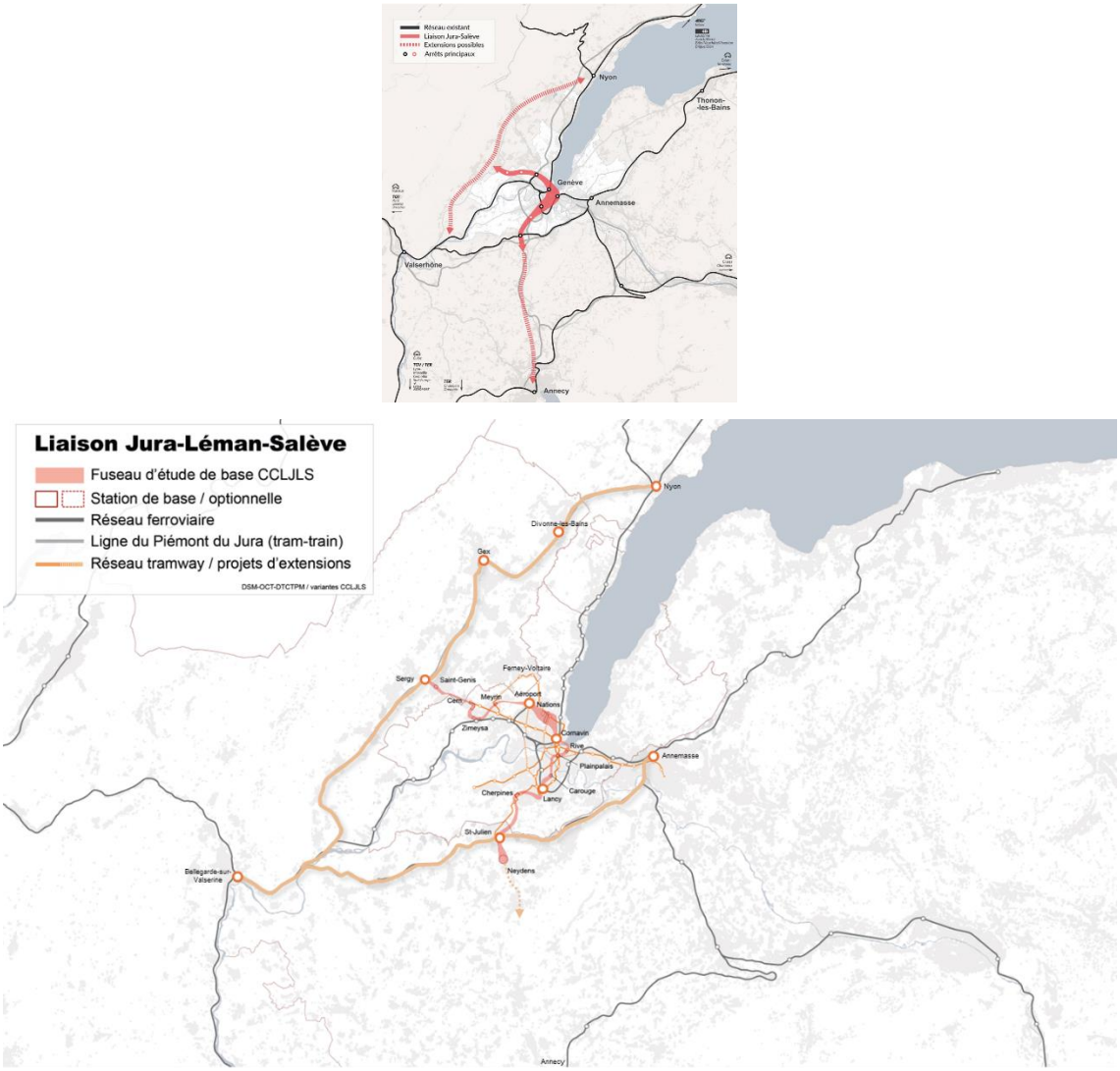
Le projet JLS doit être l'élément d'une véritable ambition et vision régionale autour de l'armature ferroviaire du Grand Genève. Il doit être pensé, étudié et raconté dès le départ pour être mis en réseau à l'échelle régionale à moyen et long terme.

Le Conseil estime que la formule gagnante du Léman Express doit être reproduite : connecter, grâce à une desserte urbaine et centrale (à l'époque le CEVA, demain la JLS), un réseau régional qui permette vraiment de désengorger Genève, en proposant une réponse très attractive aux flux automobiles qui en proviennent, en desservant le cœur des villes et des quartiers et en servant d'armature forte à une véritable agglomération polycentrique mieux équilibrée.

Cette mise en réseau doit concerner au nord la ligne du piémont du Jura dont la réhabilitation devrait être étudiée en parallèle et au Sud celle du pied du Salève dont l'offre doit être améliorée pour être intégrée au Léman Express. Ces deux liens couronne-couronne sont, en effet, parfaitement complémentaires au lien radial que constituera la JLS et doivent éviter que le projet ne contribue à accentuer la concentration des emplois dans le cœur d'agglomération. Un enjeu particulièrement sensible pour les partenaires français du Grand Genève.

Dans cette optique, même si cela doit concerner des phases ultérieures dont le financement et les modalités de réalisation devront encore être imaginés et étudiés, le Conseil souhaite que le projet intègre d'emblée la desserte de Saint-Genis-centre et de Sergy-Gare (ligne du piémont du Jura), ainsi qu'une connexion à la gare de Saint-Julien avec la ligne du pied du Salève. L'idée d'un prolongement à très long terme vers Annecy doit également être intégrée aux réflexions.

Figure n° 3 : Faire réseau pour doter à terme le Grand Genève d'une armature ferroviaire manquante au Nord et au Sud



1.3. Le potentiel de report modal comme objectif clé et donc comme critère décisionnel central du projet

Le Conseil estime que le potentiel de report modal, c'est-à-dire la capacité de la future offre à capter des usagers de la route, doit primer dans les décisions et arbitrages du projet en particulier concernant le tracé et la desserte. Il est important de dépasser le seul critère de fréquentation qui est le seul qui a été avancé à ce jour par l'OCT pour justifier certaines grandes orientations. Or une fréquentation élevée peut aussi traduire un report depuis les modes actifs ou d'autres transports publics (bus et tram) et un tel report ne peut pas constituer l'objectif d'un investissement aussi important.

Le projet doit véritablement désengorger Genève pour laisser la route à celles et ceux qui en ont le plus besoin, en particulier les professionnels, les PMR et les urgences. Dans la mesure du possible, il s'agira d'être attentif aux éventuels effets rebonds négatifs qu'une telle offre peut comporter pour l'environnement, la qualité de vie, ou l'attractivité des commerces.

2. LE TRACÉ

Recommandations

2.1. Cornavin : un pôle de correspondance indispensable

Le Conseil affirme que le projet doit impérativement prévoir un pôle d'échange à Cornavin (écarté jusqu'ici par l'OCT). Celui-ci doit permettre des correspondances de qualité dans ce secteur en sous-sol (par exemple avec des tunnels piétons) et en surface avec un espace public de qualité, tout en impactant le moins possible le projet de gare souterraine en cours. Les correspondances urbaines, régionales, nationales et internationales possibles à Cornavin sont uniques dans l'agglomération et sont donc essentielles à l'attractivité de la future offre JLS et aux gains d'accessibilité qu'elle générera. Des demandes de quantifications de ces gains ont par ailleurs été formulées à l'administration (travaux de modélisation).

Le conseil questionne sérieusement l'argument avancé par l'OCT consistant à pointer l'impossibilité d'une desserte du secteur de Cornavin en raison d'une saturation future. Il demande dans ce sens que des études soient menées sur la manière d'imaginer la future gare avec un vrai pôle d'échange avec la JLS, par exemple dans le secteur Nord (Montbrillant, Cropettes), Ouest (Servette, Pépinière), en accroche avec la mezzanine de la future gare souterraine ou encore au Sud (Mont-Blanc).

Dans le prolongement de cette réflexion, le Conseil estime que l'option d'une desserte de Sécheron doit être challengée, car elle n'apporte pas beaucoup d'avantages si les correspondances s'effectuent à Cornavin alors qu'elle comporte sans doute des risques conséquents (intervention sur le réseau CFF) ainsi que des coûts élevés.

Figure n° 4 : Cornavin : le noeud de correspondances régional, national et internationale à desservir. À droite, les secteurs qui pourraient faire l'objet d'études

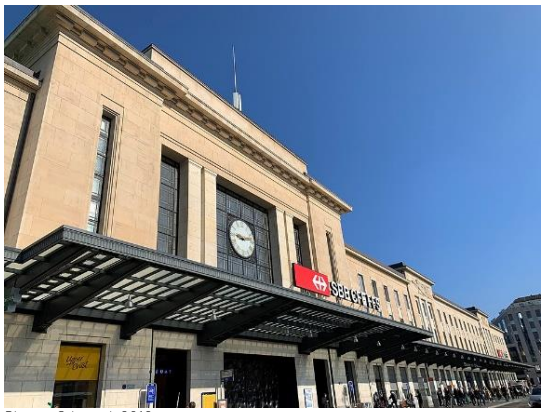


Photo : Sdnegel, 2019



2.2. Renoncer à la desserte de la gare des Eaux-Vives, mais considérer une meilleure offre pour ce quartier dynamique

Le Conseil est attentif aux enjeux très forts liés à la présence de la nappe phréatique dans le secteur des Eaux-Vives, au coût très élevé ainsi qu'au rallongement du temps de parcours qu'une traversée sous le lac dans ce secteur impliquerait. En fonction de ce rapport coût-efficacité largement défavorable, il estime qu'il s'agit de renoncer à la desserte de la gare des Eaux-Vives avec la JLS.

En revanche, le quartier des Eaux-Vives étant dense et dynamique, il estime que sa desserte en transports publics (bus et tram) doit être repensée et nettement améliorée en lien avec le projet JLS, notamment avec des connexions plus fortes et performantes entre Rive, le coeur du quartier, mais aussi plus largement avec le reste de la campagne en rive gauche.

2.3. Rive : une accroche pertinente sur la rive gauche

Pôle d'échange important, le passage par Rive fait consensus aux yeux du Conseil.

2.4. Centre de maintenance

Le centre de maintenance doit se trouver dans le canton de Genève.

Le Conseil recommande une vigilance accrue pour prévenir tout impact environnemental lié à son implantation et à ses accès

Points de vigilance

2.5. Des critères précis pour définir le tracé et arbitrer

À ce jour, le Conseil consultatif ne dispose pas encore d'informations et de données suffisantes sur les avantages et inconvénients des différentes variantes de tracés envisageables. Il attend des retours chiffrés issus de travaux modélisations ces prochains mois à ce propos.

Le Conseil entend cependant d'ores et déjà utiliser les critères suivants pour juger du tracé le plus pertinent pour la JLS :

1) Le potentiel de report modal, soit le fait de capter potentiellement le plus d'automobilistes pour réduire la congestion en étant en adéquation avec les grands couloirs de demande, en particulier les flux transfrontaliers (cf. 1.3) ;
2) La desserte des grandes polarités de population et d'emplois, des nouveaux quartiers et des zones d'activités et des grands pôles d'échanges en tenant compte du développement du territoire (en s'appuyant sur le PDCn 2030 et le PDCn 2050 à venir) en sous-sol, en surface et/ou en aérien ;
3) Une interdistance importante des gares d'au moins 1 km afin que la JLS puisse véritablement jouer le rôle d'armature ferroviaire forte complémentaire avec le réseau urbain plus fin et moins cher à réaliser au kilomètre (tram, BHNS, bus). Il s'agit de limiter le nombre d'arrêts pour favoriser l'efficience de la future offre, réduire les coûts, mais aussi permettre une concentration des investissements dans les gares retenues (par exemple Cornavin qui sera doute chère, mais indispensable) et leur qualité (cf. 3.3).
4) Le coût pour privilégier une certaine rationalité / optimisation (éviter les grands détours, limiter les arrêts) et se prémunir de l'explosion des coûts inhérents à ce type de grands projets.

En fin de compte, la mise en dialogue de ces critères permettra au Conseil d'abriter sur le rapport coût-efficacité-qualité qui lui semble primordial pour un projet de cette envergure.

2.6. La desserte des zones industrielles avec la même attention que les quartiers et les autres zones d'emplois

Le Conseil trouve pertinent d'étudier la desserte des zones industrielles de Zimeysa et de Ziplo qui ont focalisé l'attention de l'administration jusqu'ici. Il estime cependant que l'importance qu'on doit leur porter dans les études doit être identique à celle de polarités d'habitation denses ou d'autres zones d'emplois tertiaires proches et tout aussi sources d'enjeux de mobilité ; des secteurs où une desserte ferroviaire aurait en outre des vertus d'activation urbaine (animation, équipements, vie sociale, aménagements, etc.) plus intéressantes que dans les zones industrielles.

Au Nord, le Conseil souhaite connaître le rapport coût-efficacité de la desserte de Zimeysa en comparaison avec un tracé plus direct Meyrin-Cern pouvant par exemple desservir l'Hôpital de la Tour.

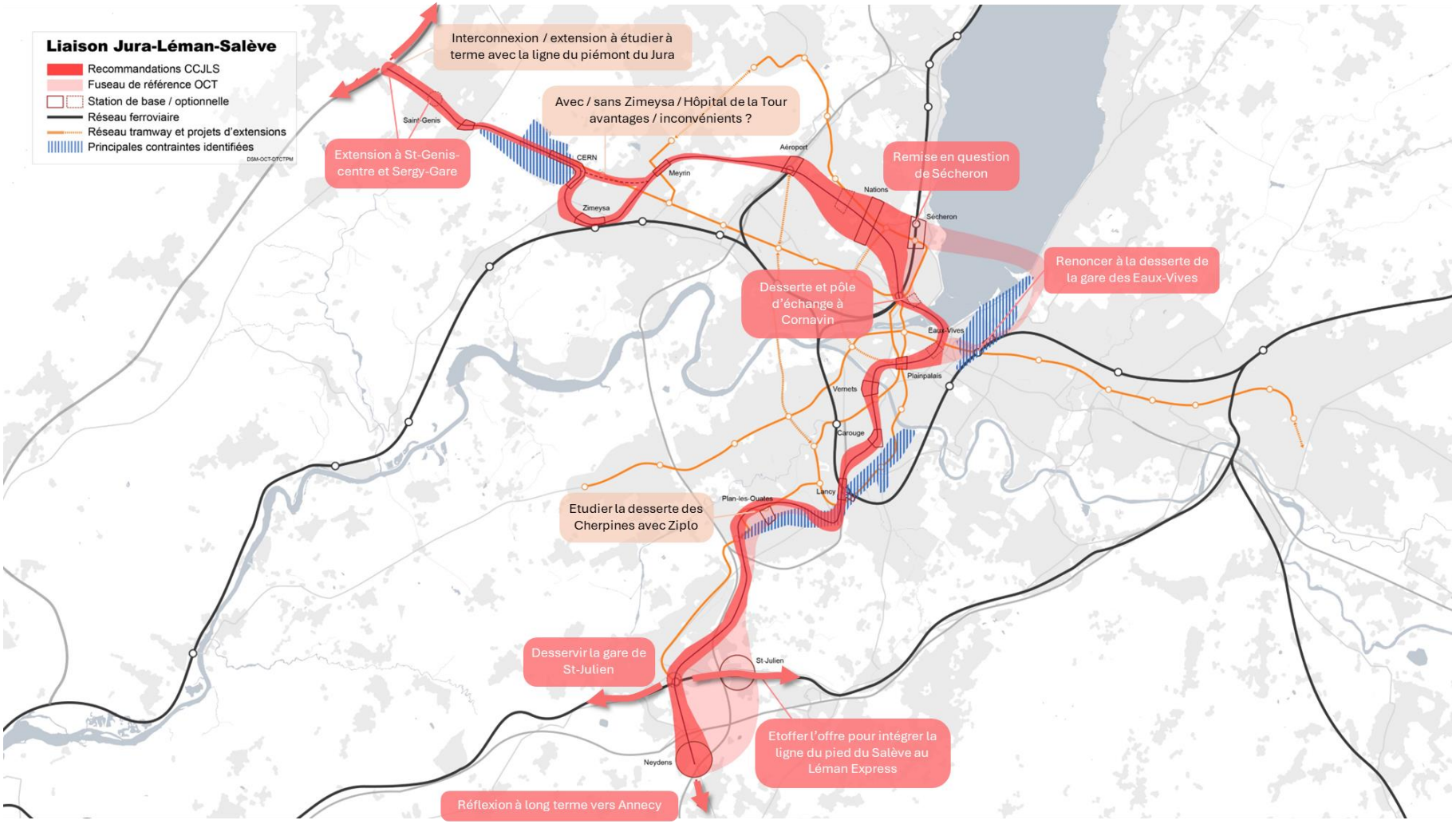
Au Sud du Canton, il estime que la desserte du futur quartier des Cherpines qui doit accueillir à terme 10'000 habitants et 2'500 emplois doit aussi être étudiée avec grande attention. Une desserte conjointe Cherpines-Ziplo autour de la route de base pourrait représenter une variante idéale.

Figure n° 5 : Image de synthèse du futur quartier des Cherpines : une polarité urbaine de premier ordre où une desserte JLS pourrait être pertinente associée à celle de la ZIPLO voisine.



Image : Commune de Plan-les-Ouates https://amenagementplo.ch

Figure n° 6 : Illustration du tracé faisant l'objet de recommandations et/ou questions du Conseil consultatif JLS



3. GARES, URBANISME ET TERRITOIRE

Recommandations

3.1. Le positionnement des gares : une opportunité urbaine et territoriale de premier ordre à ne pas manquer

Le Conseil consultatif considère les gares comme des lieux de vie et de précieux activateurs des centralités et d'animation urbaine. À côté des facteurs évidents liés à la demande, leur positionnement représente donc une opportunité très importante de valorisation des quartiers alentour grâce à une activité sociale et urbaine essentielle. Le Conseil estime dans ce sens que le rôle de la JLS est de desservir le cœur des quartiers, des localités et des zones d'activités.

3.2. Les quartiers des gares : des pôles de proximité à créer et à valoriser

Le Conseil consultatif recommande de planifier chaque quartier de gare comme des polarités de proximité urbaine s'inscrivant dans la philosophie du territoire des courtes distances. Cela doit se traduire par une attention importante portée sur :

- La présence de commerces, services et d'équipements publics avec une variété d'offres et la présence d'acteurs locaux ;
- Des espaces publics et de séjour de haute qualité laissant une large place aux piétons aux espaces verts, à la biodiversité et à l'eau et qui soit pensés comme des îlots de fraîcheur et de résilience face au réchauffement climatique ;
- Des liens étroits avec les habitants via les associations, les maisons de quartier et des démarches participatives.

Cette attention forte portée aux quartiers des gares doit faire l'objet d'une étroite coordination avec l'office de l'urbanisme dans le cadre du plan directeur cantonal PDCn 2030 et du futur PDCn 2050.

3.3. Ambition intermodale et multimodale des gares

Les gares et leurs environs devront être conçus comme des pôles intermodaux et multimodaux proposant :

- Une place de premier plan accordé au piéton et à l'accessibilité par la marche dans un rayon de 300 m ;
- Une bonne interconnexion avec le réseau cyclable, une offre généreuse de stationnement pour ce mode dans ou à proximité des gares, associée à une accessibilité optimale des vélos dans celles-ci permettant d'embarquer facilement les vélos dans les rames, quand cela est nécessaire ;
- Une excellente connexion aux réseaux transports publics plus fins trams et bus permettant des changements rapides et ergonomiques ;
- Une offre en autopartage et d'autres véhicules en libre service (vélos, vélos-cargos, trottinettes) permettant aux résidents de profiter d'une offre multimodale ;
- Une offre de stationnement en ouvrage pour les transports individuels motorisés pour les résidents et visiteurs occasionnels lorsque cette offre est cohérente avec la planification du quartier et permet de compenser la suppression de places en voirie dans les alentours au profit de réaménagements qualitatifs.
- Pour les gares éloignées du centre, une offre P+R en vue de capter une partie des automobilistes venant de régions dépendantes à la voiture.

Cette multimodalité devra également être pensée pour favoriser l'attractivité des commerces et services dans et autour des gares.

3.4. Conception des gares : couleur, animation, matériau, lumière

Le Conseil juge très important que les gares soient conçues selon un cahier des charges qui intègre les couleurs, l'art, la végétation, des animations et des activités variées pour favoriser le lien social et la qualité de séjour. Les accès plains pied des parvis et bâtiments d'accueil devraient être privilégiés pour favoriser les liens et la perméabilité avec les espaces publics environnants. La lisibilité architecturale, les accès et les connexions doivent être pensés pour des gares à usage simple. Les gares devraient être équipées de toilettes publiques.

De plus, le Conseil préconise d'utiliser des matériaux écologiques et locaux et, si possible, la réutilisation des gravats dans leur construction. Le rôle de la lumière soit naturelle soit artificielle est également jugé essentiel. C'est un élément majeur des gares à prendre comme une obligation dans les cahiers des charges et les études.

De manière générale, le Conseil juge qu'il est capital que l'austérité et l'inhospitalité des gares CEVA du Léman Express ne soient pas reproduites pour la JLS. Ces gares devront être

conçues pour répondre aux besoins futurs climatiques, notamment en matière de chaleur et d'eau.

Figure n° 7 : Illustrations de gares urbaines : en haut Canary Wharf (Elizabeth Line) à Londres. En bas Ede-Wageningen (Pays-Bas), Mozarts Plads à Copenhague





Image : Canarywharf.com





Image : Stijn Poelstra

Image : Arup.com

Points de vigilance

3.5. Enjeux fonciers et plus-values autour des gares

Le Conseil souhaite que l'administration soit particulièrement attentive et proactive face aux potentiels effets néfastes de la gentrification pouvant concerner les quartiers autour des gares en lien avec les gains d'accessibilité et la plus-value foncière. Il souhaite connaître les bons exemples en matière de politique publique et de mesures à entreprendre en Suisse et à l'étranger pour s'en inspirer.

4. MATÉRIEL ROULANT, CONCEPTION ET DESIGN

Recommandations

4.1. Dès le départ, une forte ambition en termes de capacité et de confort

Le Conseil consultatif propose d'opter d'emblée pour une ambition très élevée en termes de capacité et de confort du matériel roulant. Il s'agit de tirer les leçons du succès rapide du Léman Express et d'anticiper les besoins futurs. Cela doit se traduire par :

- Un choix d'emblée porté sur des rames de minimum 90 m de long (et pas 60 m comme envisagé par l'OCT jusqu'ici) avec des gares et longueur de quais adaptés en conséquence (minimum 98 m) ;
- Un gabarit de largeur des rames dans la moyenne haute des trains légers de ce type, soit 2.8 m pour permettre un aménagement avec un couloir central et une configuration des sièges 2+2 dans certaines parties des rames. Il s'agit de viser un confort propre à un RER/S-Bahn et de s'éloigner d'une philosophie purement métro (plus étroit et debout) ;
- De la place en suffisance pour les poussettes, les bagages, les trottinettes, les vélos ;
- Un haut standard en termes d'accessibilité pour tous.

Figure n° 8 : S'inspirer des meilleures pratiques en termes de confort dans les trains urbains. De gauche à droite : les futures rames RER de Copenhague, l'Elizabeth Line à Londres, la FGC à Barcelone, les futures rames S-Bahn de Berlin



Image : S-Tog Generation I © Siemens/ Stadler



Image : Elizabeth Line | r/transit



Image : FGC Emu 115 | railwaygazette.com



Image : S-Bahn Berlin | Andre_de

4.2. Un effort redoublé sur l'accessibilité universelle

Le projet JLS doit bien évidemment prendre en compte les besoins des personnes en situation de handicap, mais le Conseil souhaite que l'effort en la matière soit redoublé et traduit par :

- Une redondance complète des ascenseurs et des voies d'accès dans les stations ;
- Un espace suffisant dans les rames, notamment dans le couloir central ;
- Une signalétique simple pour toutes les personnes en situation de handicap.

Points de vigilance

4.3. Interopérabilité et extensions : laisser la porte ouverte

S'il comprend et appuie le parti pris de la décorrélation de la JLS avec le réseau CFF pour éviter des secteurs sensibles et complexes et ainsi favoriser une réalisation plus rapide du projet, le Conseil souhaite cependant que le Canton explore et étudie avec sérieux les enjeux d'interopérabilité future avec le réseau ferré (par exemple, en cas de réactivation de la ligne du piémont du Jura, ou pour une circulation sur celle du pied du Salève) en mettant en évidence le rapport coûts/avantages et en questionnant également la question de l'automatisation, afin de ne pas fermer des options futures.

Le Conseil souhaite aussi que les amorces pour des extensions futures fassent partie des réflexions et études menées, par exemple dans le secteur de Rive pour irriguer avec une autre branche la rive gauche (Cologny, Collonges-Bellerive, Pallanterie, Douvaine, etc.) ou au sud vers Annecy.

4.4. Expliciter les rapports coûts/avantages de variantes avec des gabarits ferroviaires plus classiques

Le Conseil souhaite connaître précisément les rapports coûts/avantages de toutes les variantes interopérables et relevant de matériel ferroviaire plus classiques, à savoir celles avec des gares/quais de 150m (voire 200m), ainsi que celles avec un gabarit RER à deux niveaux. Ces éléments sont très importants et doivent être parfaitement tangibles pour justifier, le cas échéant, les partis pris de la JLS consistant à les écarter.

4.5. Environnement

Le Conseil souhaite connaître la nature et l'ampleur des travaux de renaturation qui seront nécessaires en compensation du projet JLS. De manière générale, il souhaite aussi mieux comprendre comment l'enjeu crucial et sensible des surfaces d'assolement sera pris en compte, considérant que, même si le projet est globalement sous terrain, l'impact en phase de projet sera majeur et que les questions sécuritaires d'un tel tracé n'ont pas été abordées (sorties de secours et voies d'accès à celles-ci).

5. CONSTRUCTION ET OPÉRATION

Recommandations

5.1. Chantier et nuisances : être proactif et exemplaire

Soucieux des nuisances inévitables générées par la construction du projet, le Conseil invite le Canton à en minimiser le plus possible l'impact en surface. Il l'encourage à accompagner la population de manière particulièrement proactive avant et pendant le chantier et à collaborer avec les habitants et les associations pour repenser l'espace urbain afin de garantir une véritable amélioration de la qualité de vie après les travaux. S'il est nécessaire d'expliquer avec transparence que certaines nuisances sont inéluctables, l'administration se doit d'identifier et de s'inspirer des meilleures pratiques en termes de gestion et d'accompagnement de chantiers en Suisse et à l'étranger.

Points de vigilance

5.2. Un phasage et la coordination avec le territoire qui reste à expliquer

Le phasage du projet n'est pas clair à ce stade aux yeux du Conseil. Il doit être mieux expliqué et sa cohérence avec le développement du territoire (grands projets, nouveaux quartiers, nouvelles centralités d'emplois) beaucoup mieux mise en exergue. Le Conseil consultatif souhaite mieux comprendre comment la JLS sera prise en compte et coordonnée dans le futur plan directeur cantonal PDCn 2050.

5.3. Les gravats : un enjeu majeur à ne pas oublier

Le Conseil souhaite plus d'information sur le traitement et l'évacuation des très grandes quantités de gravats que le projet va impliquer ainsi que les possibilités existantes de réutilisation possible, par exemple dans la construction des gares et infrastructures annexes.

6. POLITIQUE ET GOUVERNANCE

Recommandations

6.1. Pour le Grand Genève, une occasion de resserrer les liens et de renouveler la gouvernance de l'agglomération transfrontalière

Le projet JLS doit être considéré comme une opportunité précieuse de travailler étroitement avec les partenaires français autour d'un nouveau projet fédérateur de territoire et de mobilité commun pour le Grand Genève et animer les acteurs autour d'une vision partagée.

La mise en réseau régionale à long terme du projet avec la ligne du piémont du Jura et du pied du Salève vise également à étudier et encourager, en parallèle au projet JLS, le déploiement d'offres de transports publics attractives et structurantes France-France indispensables pour le rééquilibrage de l'agglomération. Le projet est aussi l'occasion de renouveler/repenser sa gouvernance. Le Conseil invite ainsi le Canton de Genève, en tant que moteur de cette agglomération, à être particulièrement proactif et force de proposition dans ce sens.

6.2. Une votation ciblée

Le Conseil est d'avis que la votation sur le projet JLS doit uniquement concerner cet objet. Le projet JLS doit être soutenu pour ses propres mérites et ne doit pas être lié à tout autre projet d'infrastructures de mobilité ou à de nouvelles lois/réglementations dans ce domaine. Par ailleurs, le Conseil recommande qu'aucun autre objet lié à la mobilité ne soit proposé le même dimanche de votation.

7. COÛTS, FINANCEMENT ET ÉCONOMIE

Recommandations

7.1. Économie et ressources : favoriser et stimuler les acteurs locaux

Le Conseil consultatif souhaite que l'administration utilise dès à présent toutes les marges de manœuvre possibles pour favoriser l'économie et les ressources locales dans le cadre des études, de la réalisation du projet et de l'exploitation future. Il invite à être particulièrement vigilant à certains effets négatifs de la sous-traitance et à tirer les leçons de certaines mauvaises expériences en la matière.

Le Conseil estime que l'aspect local intègre une dimension régionale, voire nationale, puisque dans certains cas, comme pour le transport routier, l'expertise est disponible en Suisse, mais pas à Genève.

Il souhaite que, en amont du lancement du projet, tous les acteurs du monde de l'éducation, de la formation et de la recherche ainsi les entreprises locales susceptibles d'en bénéficier soient averties de sa mise en œuvre et soutenues dans leur création de capacités leur permettant de former plus de professionnels à même de constituer une partie importante des ressources humaines locales nécessaires. Par ailleurs, le Conseil propose de découper les appels d'offres en des sous-lots plus petits pour permettre aux acteurs locaux tels que les formateurs, l'insertion sociale et les hautes écoles d'intervenir.

7.2. Opérateur

Le futur opérateur de JLS devra être public ou soumis à une convention collective de travail.

Points de vigilance

7.3. Le coût et le financement encore source d'interrogations

Le Conseil ne dispose pas encore d'informations suffisantes sur les coûts et le financement du projet. Le Conseil souhaite connaître les parts d'investissements envisagés par la Confédération et les fonds qui seront sollicités (FIF, FORTA, autre, etc.), par le Canton et par la France voisine. Il souhaite également connaître l'ampleur des coûts d'exploitation et d'entretien de l'offre JLS et qui les prendra en charge à l'avenir. Enfin, il attend des précisions sur l'ampleur de la contribution envisagée par les usagers.

7.4. Un investissement à long terme et à mettre en relation avec le coût de l'inaction

Le Conseil propose d'axer le narratif du projet comme un investissement à long terme dans une infrastructure majeure, critique et indispensable qui ne relève pas d'une simple dépense. Il estime, en effet, que ce type d'investissement apporte des bénéfices directs et indirects au sens large (économie, attractivité, environnement, etc.). Dans la défense du projet, le Conseil estime que les coûts importants de l'inaction sont aussi à considérer (si le projet ne se réalisait pas).

7.5. Maîtrise des coûts sur le long terme

Très préoccupé par la dynamique d'explosion des coûts qui constitue une donne quasi systématique des grands projets de ce type, le Conseil souhaite savoir comment l'administration compte prendre les mesures nécessaires pour anticiper dès à présent et au mieux cet enjeu. Il souhaite aussi connaître les bonnes pratiques issues d'autres grands projets qui pourraient servir d'inspiration pour Genève.

7.6. Conditions de travail

Le Conseil invite l'administration à être particulièrement attentive à la garantie de bonnes conditions de travail durant toute la durée du projet, avec une vigilance sur les questions de sous-traitance, de travail temporaire et l'existence de conventions collectives de travail.

8. SUITE DU PROCESSUS

Recommandations

8.1. Appel d'offres, études en cours et à venir

Désireux de contribuer significativement à la conception du projet et à sa réussite, le Conseil consultatif réaffirme son souhait que ses recommandations et points de vigilance soient dès à présent pris en compte dans les études en cours et à venir. Souhaitant agir en véritable partenaire de l'administration, le Conseil appelle à une coordination étroite et se tient prêt à multiplier les temps d'échange nécessaires à cet objectif.

.

> SYNTHÈSE PROJECTIVE

La liaison JLS doit être portée dans le cadre d'un projet de société structurant, capable d'agir simultanément sur la mobilité, l'organisation du territoire, l'attractivité, l'environnement et la qualité de vie.

Le projet doit être pensé dès l'origine à l'échelle du Grand Genève, dans une logique de mise en réseau avec les autres infrastructures ferroviaires existantes ou à renforcer, afin de soutenir et renforcer une agglomération plus polycentrique et mieux équilibrée.

Le critère central des futurs arbitrages devrait être le potentiel de report modal, c'est-à-dire la capacité réelle de la JLS à réduire la congestion routière et à offrir une alternative crédible à l'automobile, davantage qu'une seule logique de fréquentation théorique.

Le tracé et la localisation des gares devront privilégier la desserte des grands pôles d'échanges et d'activités, des centralités urbaines, des quartiers denses et des secteurs en développement, tout en recherchant un équilibre exigeant entre efficacité, coût, accessibilité et cohérence territoriale.

Les gares devront être conçues comme de véritables lieux de vie, intermodaux, accessibles, confortables et intégrés aux quartiers, et non comme de simples objets techniques. Leur qualité d'usage, leur insertion urbaine, leur adaptation aux enjeux climatiques et leur capacité à renforcer les proximités seront déterminantes pour l'acceptabilité et la réussite du projet.

Le Conseil appelle à une ambition élevée pour le matériel roulant, l'accessibilité universelle, la qualité des correspondances et le confort des usagers, afin d'anticiper les besoins futurs plutôt que de subir rapidement des limites de capacité ou d'usage.

La phase de réalisation devra faire l'objet d'une attention exemplaire en matière de maîtrise des coûts, de nuisances, de dialogue avec les habitants, de gestion des matériaux excavés, de renaturation et d'intégration environnementale.

Le projet doit aussi être l'occasion de redynamiser la gouvernance transfrontalière et de consolider une vision commune entre partenaires genevois et français autour d'une infrastructure fédératrice.

Enfin, la crédibilité du projet reposera sur une meilleure lisibilité de son phasage, de ses coûts, de ses modalités de financement, de ses retombées locales et des conditions concrètes de sa mise en œuvre. L'ensemble de ses membres se réjouit de poursuivre ses travaux sur la base d'études de complément dont les résultats sont attendus après l'été, en vue de l'élaboration du projet de loi qui sera soumis au Grand Conseil avant un vote populaire d'ici la fin 2027.