

Défis de la région transfrontalière du Grand Genève

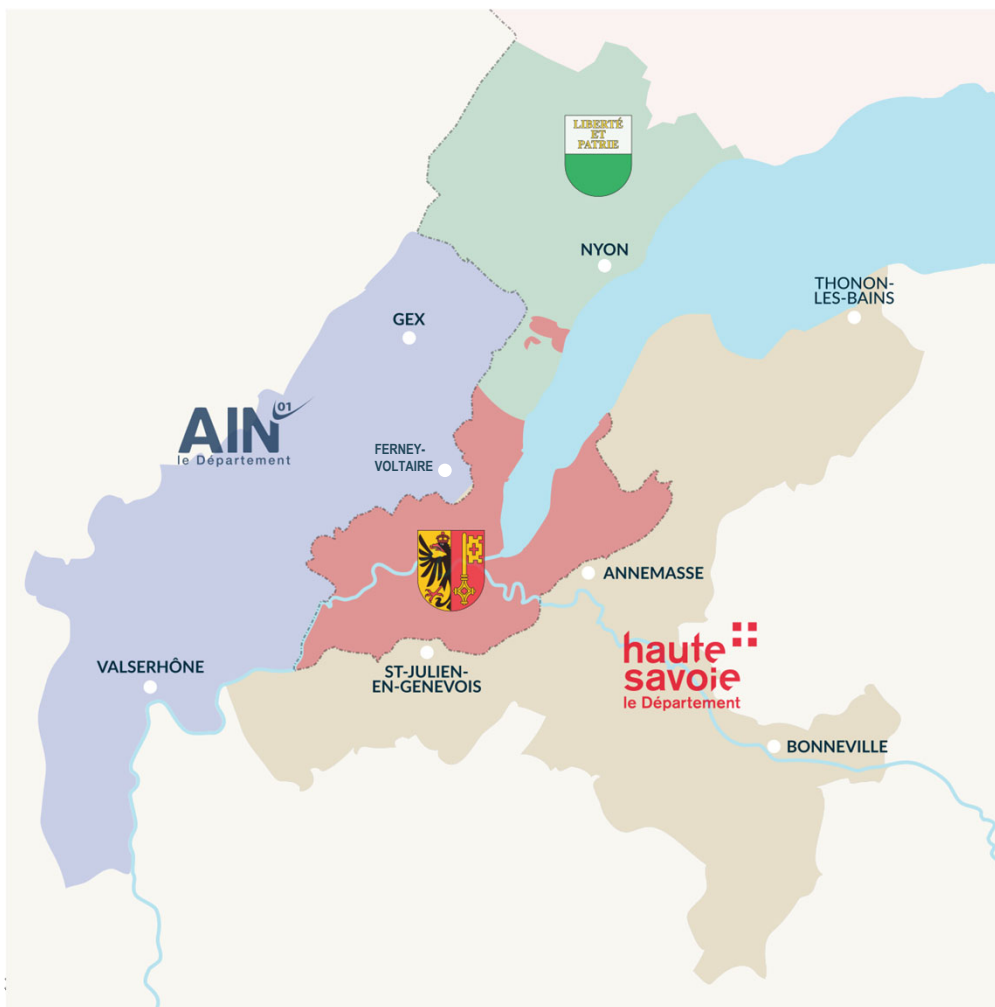
Événement « Mittelverteiler »

28 janvier 2026

David Favre, Directeur général office cantonal des transports – Genève

Matthieu Baradel, Directeur projet d'agglomération - Genève





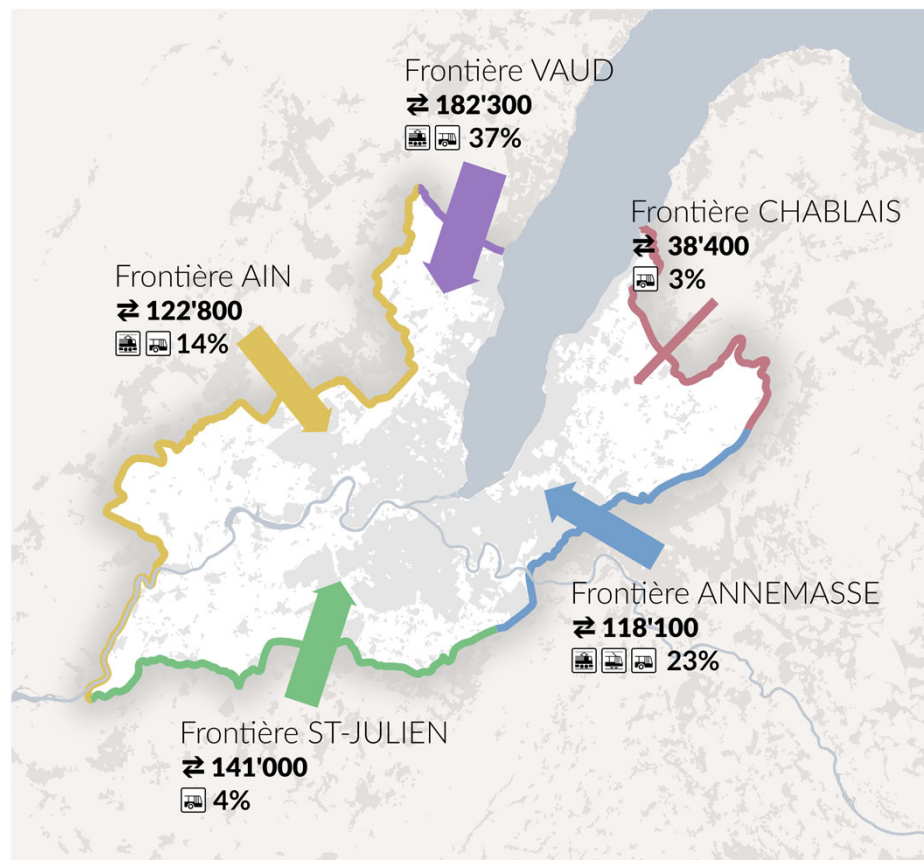
110 km de frontières, dont 5 avec la Suisse

Genève comme cœur de l'agglomération transfrontalière

Une agglomération multipolaires avec d'importants centres urbains secondaires: Nyon, Ferney-Voltaire, Annemasse, Saint-Julien-en-Genevois

Forte croissance dans un territoire exigu de 2'000 km²

+30% de croissance des déplacements aux frontières cantonales en 20 ans



Aujourd'hui : 500'000 emplois

1 million d'habitants

Genève : 500'000 habitants

Vaud : 100'000 habitants

France : 400'000 habitants

Scénarios de croissance du Grand Genève à 2050 :

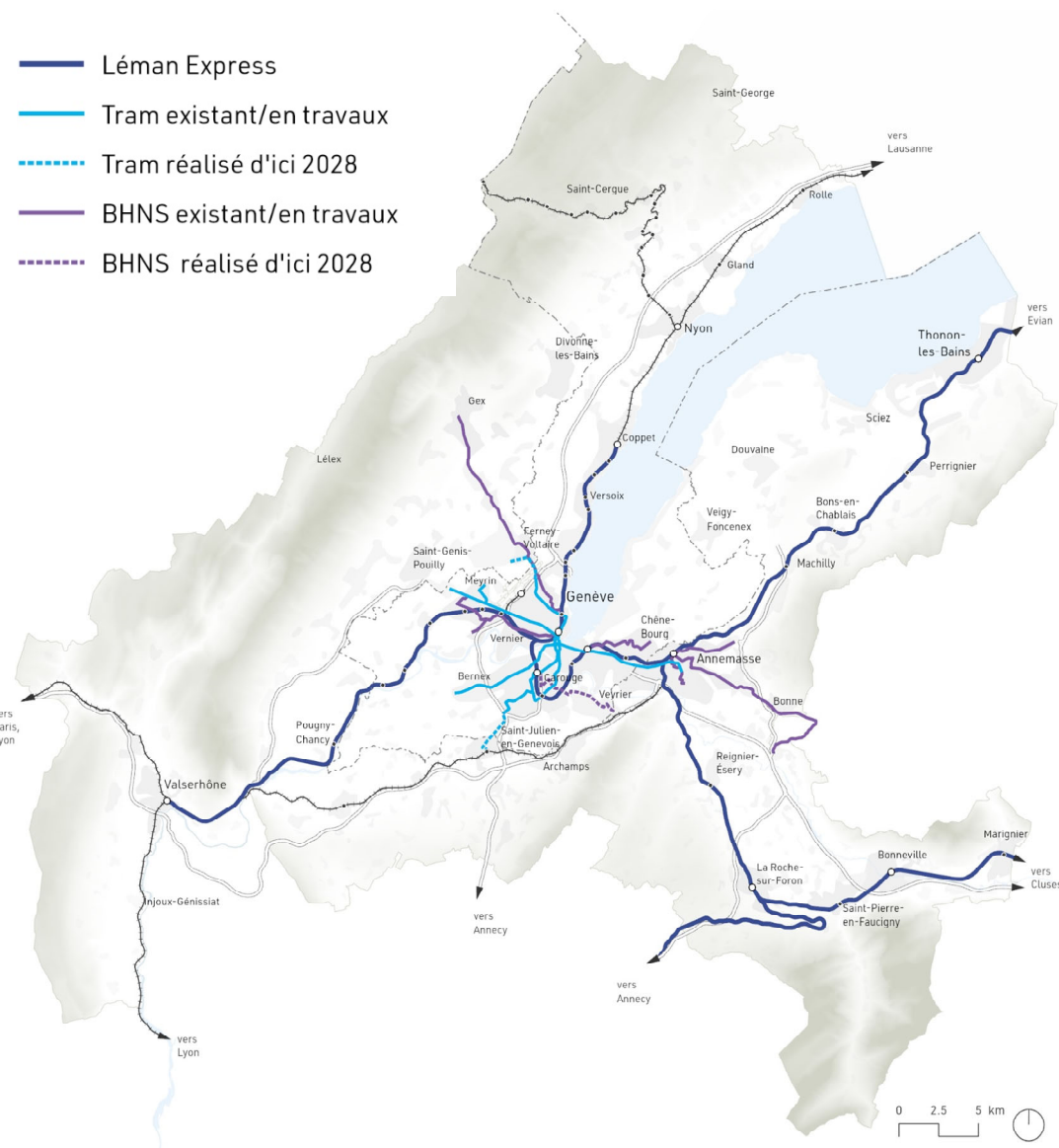
+ 80'000 à 160'000 emplois

+ 200'000 à 400'000 habitants

La population et les emplois dans la région génèrent quotidiennement près de 2,5 millions de déplacements en 2024.

Plus de 640'000 traversées des frontières cantonales chaque jour en 2024 (+30% en 20 ans)

Une offre de transport public complémentaire



Le Léman Express pour structurer *mise en service 2019*

- 7 lignes RER, 1 ligne RegioExpres
- 42 gares desservies
- ~80'000 voyageurs par jour

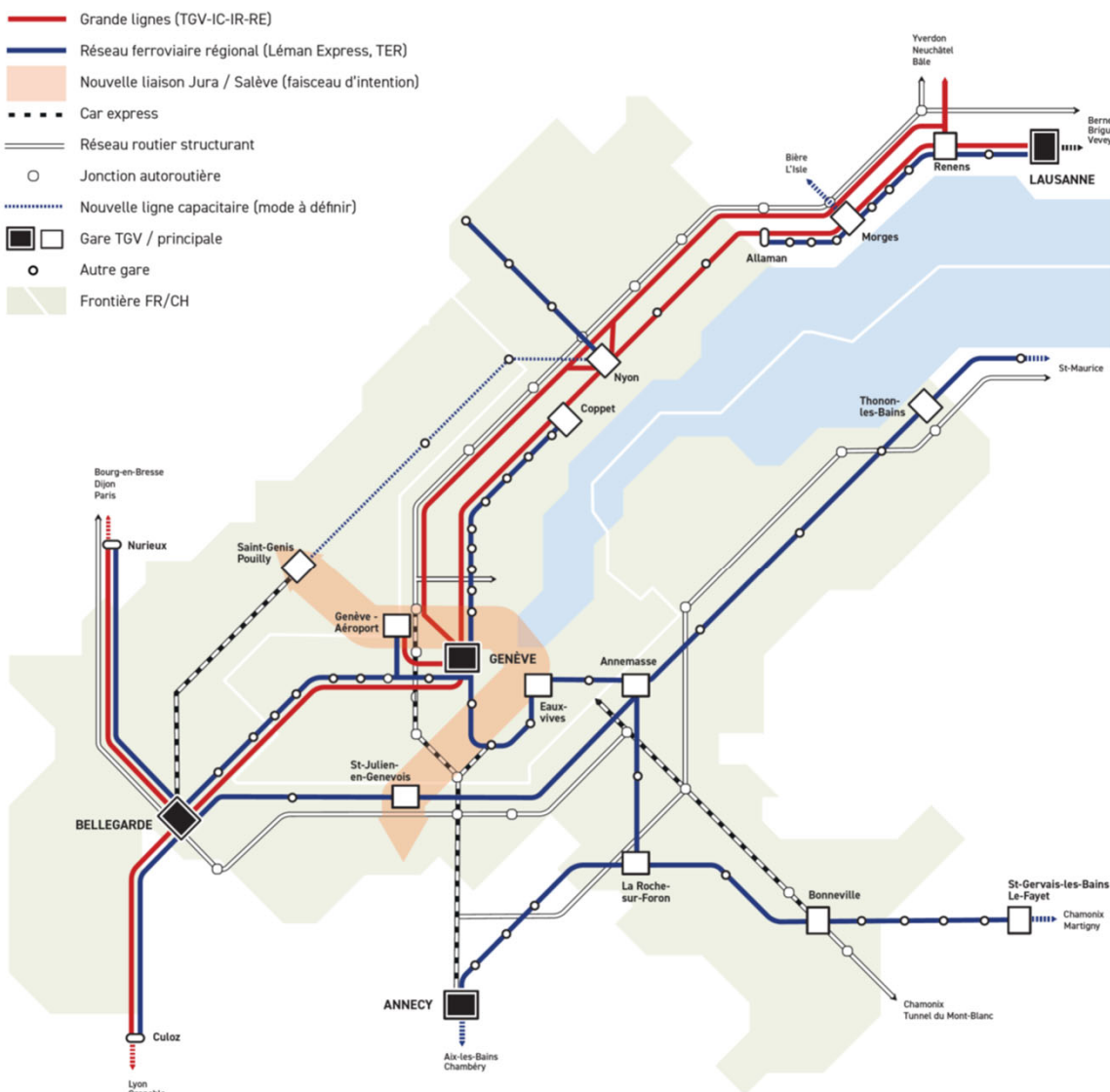
3 lignes de tramway transfrontalières pour relier

- **Annemasse (F)**
mise en service 2019
~14'000 voyageurs par jour
+ 1 extension au 2ème semestre 2026
- **Nations - Ferney-Voltaire (F)**
mise en service 2028
- **Saint-Julien-en-Genevois (F)**
mise en service 2030

19 lignes de bus transfrontalières pour desservir

- 16 lignes urbaines dont 1 Bus à haut niveau de service (BHNS)
- 3 lignes interurbaines
- ~45'000 voyageurs par jour

Vision stratégique cantonale : RAIL 2025-2050



■ 2025-2040

- **Renforcer le Léman Express (LEX)** par des améliorations de l'infrastructure actuelle, l'augmentation des capacités (matériel roulant) et la création de nouvelles lignes.
- **Réaliser l'extension souterraine de la gare Cornavin** pour renforcer le nœud ferroviaire genevois
- **Développer des lignes de car express** empruntant l'autoroute et en liaison avec les principales agglomérations voisines
- **Faire de l'agglomération la porte sud-ouest de la Suisse vers l'Europe occidentale** par de nouvelles liaisons internationales entre **Genève et Lyon**, Londres, Bruxelles, Sud de la France et Barcelone

■ Au niveau de l'agglomération (2040-2045)

- Nouvelle liaison souterraine du pied du Jura au pied du Salève (train léger) reliant Saint-Genis-Pouilly (F) – Genève – Saint-Julien (F)

■ Au niveau national (2040-2050)

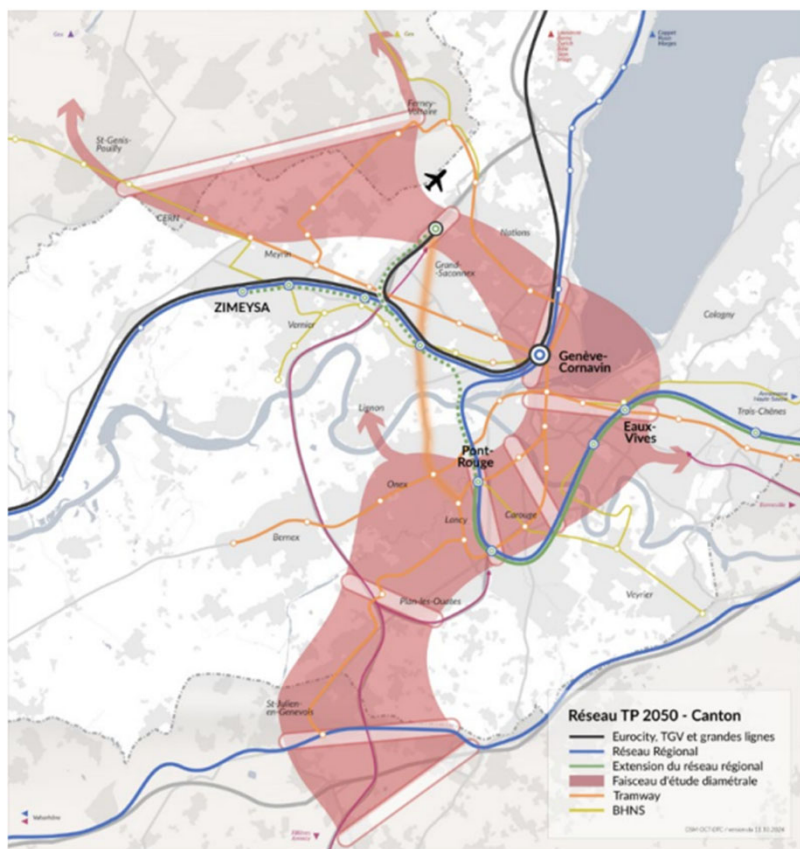
- Renforcer et fiabiliser l'axe Genève – Lausanne – Berne avec une nouvelle ligne Lausanne – Genève

■ Au niveau international (2050)

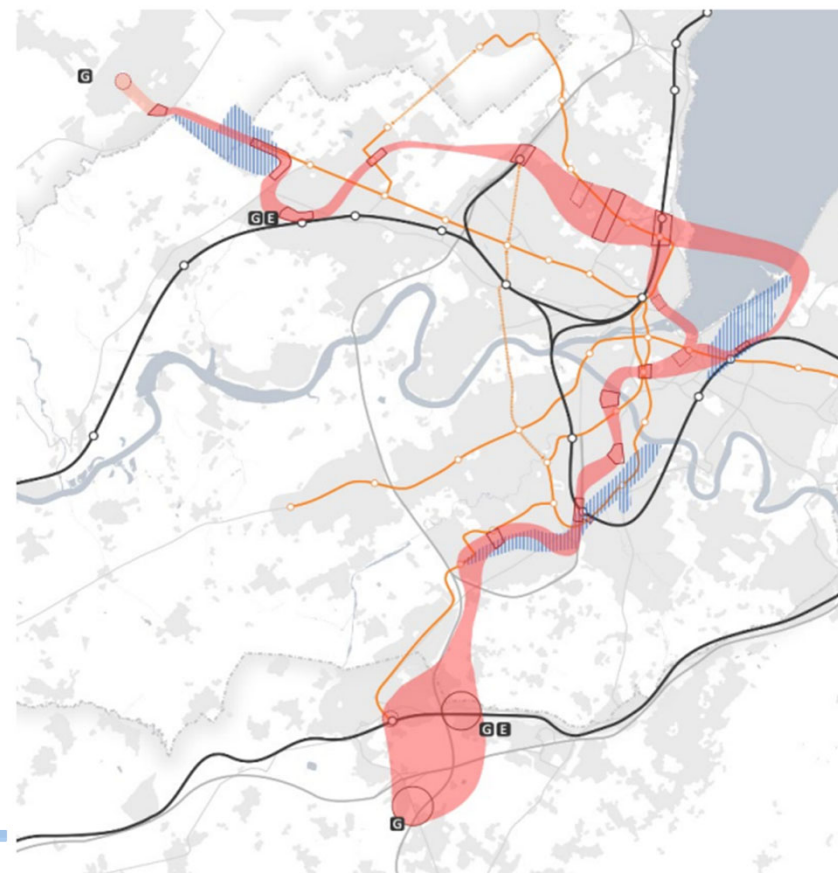
- Amélioration de l'infrastructure entre Genève et Lyon

Liaison Jura Léman Salève (LJLS): un nouvel axe ferroviaire souterrain d'agglomération

Périmètre d'étude initial



Périmètre affiné pour les prochaines études



Liaison ferroviaire Jura - Léman - Salève

Tracé et potentiel d'impact :

Une liaison entre les 2 rives via le cœur de l'agglomération

2 accroches sur France (pied du Jura et pied du Salève)

50% de la population et 70% des emplois du canton

desservis par une gare à moins de 750 m (en combinant la LJLS et le LEX)

Potentiel de fréquentation à la mise en service : 160'000 voyageurs/jour avec un système pouvant évoluer jusqu'à 400'000 voyageurs/jours

Système de transports et coûts :

Train léger souterrain automatique autonome du réseau CFF (env. 4-5 milliards CHF)

Horizon temporel :

Votation populaire en 2027

Objectif d'une mise en service à l'horizon 2040 d'une première phase et 2045 pour l'ensemble du projet

Un projet nécessaire pour l'attractivité de Genève

Situation transfrontalière :

Au nord du canton, 123'000 personnes franchissent quotidiennement la frontière.

14% d'entre elles le font en transports en commun

Pour Saint-Julien, 141'000 personnes franchissent quotidiennement la frontière.

4% d'entre elles le font en transports en commun

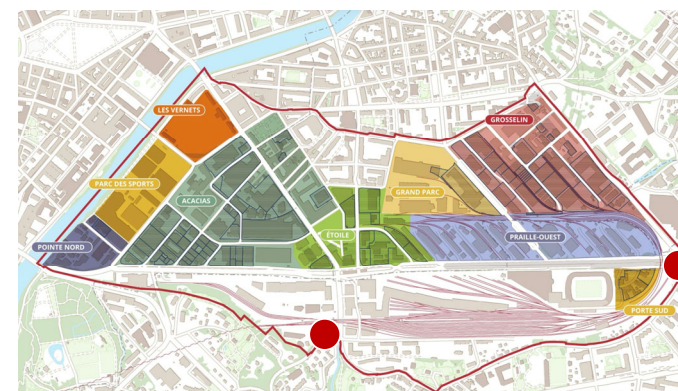
➔ Offrir aux habitants de ces zones une alternative aux transports individuels, au bénéfice de l'économie genevoise.

Bénéfices internes :

A l'intérieur du canton, cette nouvelle liaison permettra de combler certains trous dans le maillage territorial.

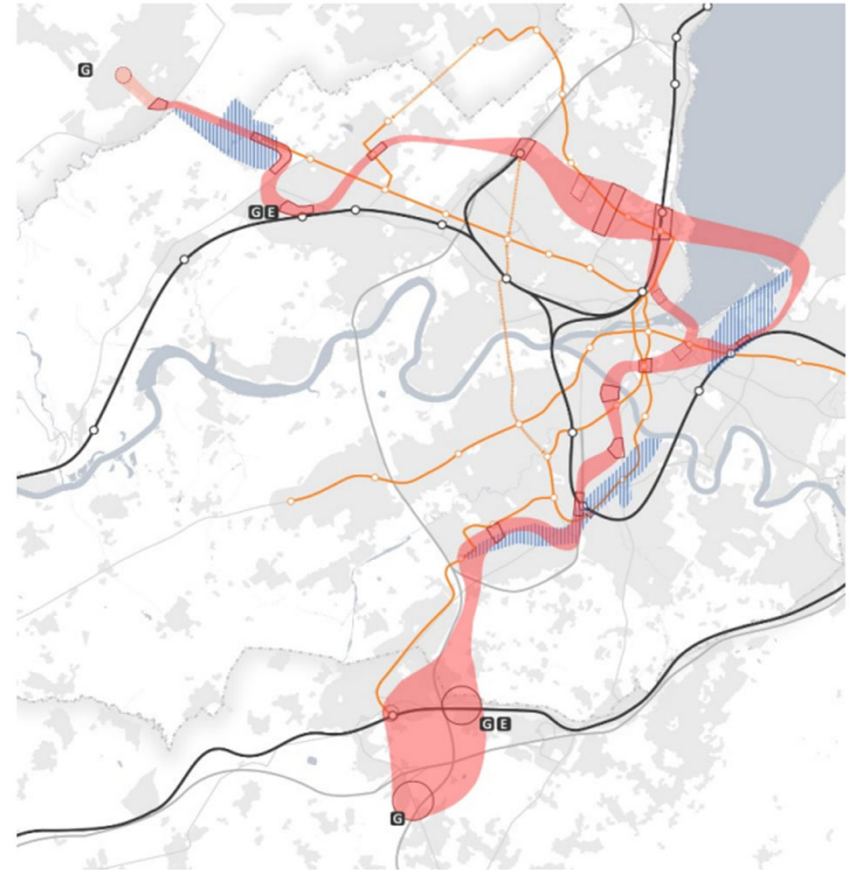
Par exemple, Meyrin est une ville majeure de Suisse romande (27'000 habitants) n'ayant pas de gare en son centre.

Le Projet Praille-Acacias-Vernets (PAV) ne prévoit pas de gare cœur, mais uniquement en extrémité.



Nouvelle liaison Jura – Léman – Salève : une solution innovante

- ✓ Décorrelation du système ferroviaire permettant une réalisation plus rapide
- ✓ Système automatique de grande capacité
- ✓ Rationalisation des investissements strictement ferroviaires
- ✓ Proposition de financement paritaire entre Canton et Confédération
- ✓ Inscription dans une approche globale multimodale et transfrontalière inédite



Merci de votre attention !

