

Projets de mobilité prioritaires en Suisse: «Les signaux sont clairement positifs pour Genève», estime Pierre Maudet

Théo Allegrezza

5–6 minutes

Publié le 28 janvier 2026 à 19:07. / Modifié le 29 janvier 2026 à 06:08. 3 min. de lecture

Après l'expertise scientifique et le lobbying, l'heure du choix politique. Trois mois après [la présentation du rapport Weidmann](#), le Conseil fédéral a dévoilé mercredi ses priorités de financement pour les projets de transports à l'horizon 2045. Très «déçu» par les conclusions de l'expert de l'EPFZ ([voire carrément en colère](#)), Genève affiche une mine plus satisfaite aujourd'hui. La problématique de l'agglomération genevoise a été mieux prise en compte, se félicite Pierre Maudet, conseiller d'Etat chargé des Mobilités.

Le Temps: L'importance de l'extension souterraine de la gare Cornavin est confirmée, mais des projets emblématiques pour Genève, comme la traversée du lac ou une ligne de métro, ne sont toujours pas perçus comme prioritaires par Berne. Vous voyez le verre à moitié plein ou à moitié vide?

Pierre Maudet: Il est en tout cas plus rempli qu'il ne l'était il y a quelques mois. Après la publication du rapport Weidmann, Genève avait de quoi être déçu. Il restera sans doute encore une certaine déception à l'échelon romand, puisque la nouvelle voie CFF entre Morges et Perroy n'est pas priorisée avant 2031, mais pour

Genève, les signaux sont clairement positifs.

L'extension de Cornavin est confirmée comme un «projet clé» dès 2027, le tram tangentiel entre l'aéroport et Lancy bénéficiera d'un financement important de la Confédération et le Conseil fédéral a suivi Genève sur le renforcement de l'autoroute de contournement entre Perly et Bernex. Une excellente nouvelle.

Lire aussi: [«Entre 6 et 7 milliards seront investis sur la ligne Genève-Lausanne»: Transports'45 suscite des réactions contrastées en Suisse romande](#)

Vraiment? L'ATE crie déjà au déni de démocratie après le refus des projets d'extension autoroutière en votation le 24 novembre 2024.

Il était question d'un élargissement au Vengeron et cela a été enterré. Ce qui est inscrit dans Transports'45 est d'une autre nature. Plus qu'une extension, c'est avant tout une finalisation du contournement pour canaliser les flux pendulaires et développer les alternatives en transports collectifs. Genève et Argovie sont les deux cantons qui tirent leur épingle du jeu avec des projets d'élargissement qui vont fluidifier le trafic sur l'A1. Le Conseil fédéral reconnaît la douane de Bardonnex comme un point de passage régional prioritaire et prévoit un financement de 1 milliard de francs.

Nous avons proposé une troisième voie multimodale, qui permettrait de transporter également des marchandises. Pour les entreprises, le besoin est urgent. Aujourd'hui, CFF Cargo ne parvient pas à répondre à l'ensemble de la demande. Il faut agir de manière efficace sur l'interface rail-route et sur les accès à la douane. Il faudra convaincre les communes genevoises, mais je suis confiant, car cela permettra de soulager les petites douanes saturées par le trafic de transit et de réduire les nuisances pour les habitants.

Le Conseil fédéral a livré les grandes orientations, mais le dernier mot

reviendra à l'Assemblée fédérale. Ce n'est qu'une victoire d'étape.

C'est vrai, mais il s'agit d'une étape importante pour les Romands, qui ne comptent que trois représentants sur 25 membres au sein de la Commission des transports. Dans la politique fédérale des transports, les choses se sédimentent petit à petit et il est parfois difficile de revenir en arrière.

Longtemps, Genève a sous-estimé l'importance du lobbying sous la coupole fédérale. Cette fois, les cantons romands ont même parlé d'une seule voix et les régions transfrontalières ont fait front commun. Est-ce la recette gagnante?

En Suisse, l'autonomie cantonale à tout prix, ce qu'on appelle parfois le *Kantönligeist* [littéralement: l'esprit de clocher, ndlr], ne marche pas. On est plus forts unis. C'est ce que nous avons fait en travaillant avec le canton d'Argovie sur les projets autoroutiers et avec nos partenaires romands et bâlois sur le rail et les projets d'agglomération.

Le rapport Weidmann percevait Genève comme un cul-de-sac. Nous avons fait valoir une autre réalité: Genève est une porte d'entrée économique pour la Suisse. Il faut une vision d'ensemble. L'Ofrou a fait un travail sérieux, même si certains déploreront que la traversée du lac n'ait pas été jugée prioritaire.

Ni le métro qui assurerait la liaison Jura-Léman-Salève.

Ce qui est réjouissant, c'est qu'il soit désormais explicitement mentionné comme devant être analysé lors de l'élaboration du prochain programme d'agglomération d'ici à 2029. C'est un pas important. Ce qui laisse le temps pour affiner le projet et faire voter la population genevoise.

Lire aussi: [Malgré les réticences de Berne, Genève veut construire son métro, avec une cadence à trois minutes](#)

