

Accueil | Genève | Genève: Berne investit 4 milliards dans les transports

Abo **Financement fédéral**

## Genève obtient plus de 4 milliards de la Confédération pour ses transports

Berne financera l'élargissement de l'autoroute A1, ainsi que la rénovation de Cornavin. En revanche, le projet de métro n'est pas confirmé.



**Emilien Ghidoni**

Publié aujourd'hui à 17h02



Autoroute A1 de contournement de Genève, dans le secteur de la sortie de Bernex. Photo LUCIEN FORTUNATI

Lucien FORTUNATI



### En bref:

- Plus de 4 milliards de francs seront investis dans les transports genevois d'ici 2045.
- L'autoroute A1 entre Bernex et Perly sera élargie pour plus d'un milliard de francs.
- L'extension souterraine de la gare Cornavin est confirmée pour 1,8 milliard de francs.
- La Ligne Jura-Léman-Salève reste sans agenda, Berne préférant des trams tangentiels.

Cela faisait plusieurs mois que des rapports provisoires et des bruits de couloir donnaient de l'espoir aux Genevois portés sur les questions de mobilité. Ce vendredi, Berne confirme ces espérances: notre canton sera gâté lors des prochains investissements en faveur des transports. En tout, plus de 4 milliards de francs seront investis à Genève d'ici à 2045 pour des projets routiers ou ferroviaires, selon le projet «[Transports 45](#)».

Ce document définit les priorités d'investissement. Il se base sur les recommandations du rapport Weidmann, écrit par le chercheur de l'EPFZ à qui la Confédération avait demandé de sélectionner des projets prioritaires parmi la foule de chantiers en attente.

Une [première évaluation](#) provisoire avait été publiée par Berne en janvier dernier. Elle prévoyait déjà de faire la part belle à Genève. Mais rien n'était garanti. Cette fois-ci, ça l'est. L'ensemble des investissements devront encore être votés par les parlementaires fédéraux.

## 1 milliard pour l'autoroute

Côté route, le Conseil fédéral financera [l'élargissement de l'auto-route de contournement A1](#) entre Bernex et Perly. Les travaux devraient débiter ces prochaines années, faisant passer ce tronçon de quatre à six voies d'ici à 2045. L'ensemble de l'ouvrage coûtera plus de 1 milliard à la Suisse. Dans son message, Berne estime que ces travaux permettront de «supprimer un goulet d'étranglement dans la région de Genève».

Une nouvelle qui réjouit Pierre Maudet, magistrat en charge des transports: «Genève a été entendu par le Conseil fédéral. Cela prouve qu'uni, le canton a beaucoup plus de poids. Ces investissements sont indispensables pour améliorer la fluidité du trafic et limiter les reports de circulation sur le réseau secondaire.»

Il prévoit désormais de se concentrer sur le réaménagement de la douane de Bardonnex, pour fluidifier la frontière. «Les efforts doivent aussi se poursuivre au niveau du trafic transfrontalier, rappelle-t-il. Chaque jour, ce sont plus de 660 000 traversées des frontières cantonales qui sont réalisées.»

Le conseiller d'État d'ajouter: «Nous devons travailler sur des infrastructures de mobilité situées en amont des frontières cantonales. L'objectif est clair: réduire les bouchons et fluidifier la circulation pour la population et les entreprises du canton.»

## **Train oublié**

Le ferroviaire genevois, en revanche, est un peu oublié par la Confédération. Tout comme la Suisse romande en général. Une déception pour Pierre Maudet, partagée par ses homologues romands. Ils se sont d'ailleurs fendus d'un communiqué critiquant «les choix esquissés, qui compromettent le développement de l'offre ferroviaire en Suisse occidentale.»

Seul investissement notable à Genève: l'extension en sous-sol de la gare Cornavin, pour une facture s'élevant à 1,8 milliard de francs. Ce projet était à peu près assuré d'obtenir des financements.

Figurant dans le paquet d'investissements ferroviaire prioritaire, il devra être validé par le Législatif fédéral en 2027.

## Le métro toujours pas agendé

L'autre grande bataille menée par Genève et son Département de la santé et des mobilités (DSM) portait sur les aménagements en faveur du trafic d'agglomération. En somme, tout ce qui pourrait faciliter le report modal des pendulaires (transfert de la voiture vers des modes de transport plus écologiques).

Le projet majeur de Pierre Maudet dans ce domaine est la [ligne Jura-Léman-Salève \(LJLS\)](#), un métro léger qui devrait traverser le canton du nord au sud. En janvier, la Confédération faisait la moue face à cette idée. Malgré le lobbying effectué depuis, sa position ne change pas. Elle n'a toujours pas agendé le projet, estimant que Genève doit proposer une «solution adaptée».

Un échec? Pas selon Pierre Maudet, qui assure que la Confédération se montre très intéressée par le projet. Des négociations avec le conseiller fédéral Albert Rösti devraient avoir lieu à la fin de l'été.

Fidèle à la vision du rapport Weidmann, Berne se montre bien plus enthousiaste envers les projets de trams tangentiels proposés par le Canton. En tout, 1,1 milliard de francs seront investis dans la réalisation de trois nouvelles lignes.

---

NEWSLETTER

### «Dernières nouvelles»

Vous voulez rester au top de l'info? «Tribune de Genève» vous propose deux rendez-vous par jour, directement dans votre boîte e-mail. Pour ne rien rater de ce qui se passe dans votre canton, en Suisse ou dans le monde.

[Autres newsletters](#)

✓ Inscrit

---

**Emilien Ghidoni** est journaliste à la rubrique genevoise depuis août 2022. Il couvre en particulier les questions de mobilité au sein du canton de Genève et la commune de Vernier. Il est titulaire d'un Master en journalisme à l'Académie du journalisme et des médias à l'Université de Neuchâtel et d'un Bachelor en relations internationales. [Plus d'infos](#)

✕ @emilien\_ghidoni

Vous avez trouvé une erreur? [Merci de nous la signaler.](#)

33 commentaires