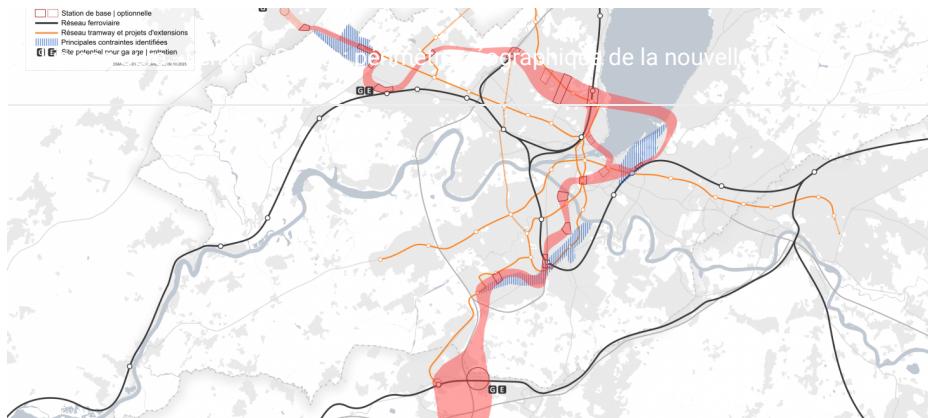




Périmètre et caractéristiques du futur train léger souterrain Jura - Léman - Salève



Moins d'un an après le lancement de la première phase d'études, le Conseil d'Etat genevois a validé le 19 novembre 2025 les grandes orientations du projet de liaison Jura-Léman-Salève (LJLS), future ligne de train léger souterrain reliant la rive droite et la rive gauche du lac. Soutenu par les communes et les milieux économiques, ce projet structurant franchit une nouvelle étape vers la réalisation d'un réseau ferroviaire intégré et performant.

Un nouvel axe ferroviaire souterrain d'agglomération

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. Cette infrastructure permettra de réduire la saturation des réseaux de transports existant et d'offrir une alternative rapide, confortable et durable aux transports individuels motorisés, en particulier pendulaires.

Les études menées et les travaux d'un [groupe d'experts indépendants](#) ont permis de confirmer le choix d'un système automatique sur rails à haute fréquence, capable de transporter plus de 160 000 voyageurs par jour avec un cadencement de trois minutes, tout en garantissant des coûts d'exploitation maîtrisés et une évolutivité de la fréquence et des capacités jusqu'à 400 000 voyageurs par jour.

Périmètre géographique de la nouvelle liaison

Cette liaison entre les deux rives du canton via le cœur de l'agglomération et avec deux accroches en France (pied du Jura et pied du Salève) permettra de connecter 50% de la population et 70% des emplois du canton à moins de 750 mètres d'une gare.

Les premières études réalisées devaient prendre en compte les principaux éléments suivants:

Objectifs de desserte et besoins de mobilité

- Couvrir les zones non ou mal desservies par le Léman Express
- Offrir un accès rapide au centre de l'agglomération
- Créer un nouveau lien de transport entre la rive droite et la rive gauche
- Renforcer l'articulation avec les réseaux structurants (Léman Express, réseau tramways et réseau Grandes Lignes des CFF)
- Rapidité d'accès au centre de l'agglomération

Cohérence territoriale

- avec le réseau de transport existant
- avec le [Plan directeur cantonal](#)
- avec la [Vision Territoriale Transfrontalière \(VTT\)](#)

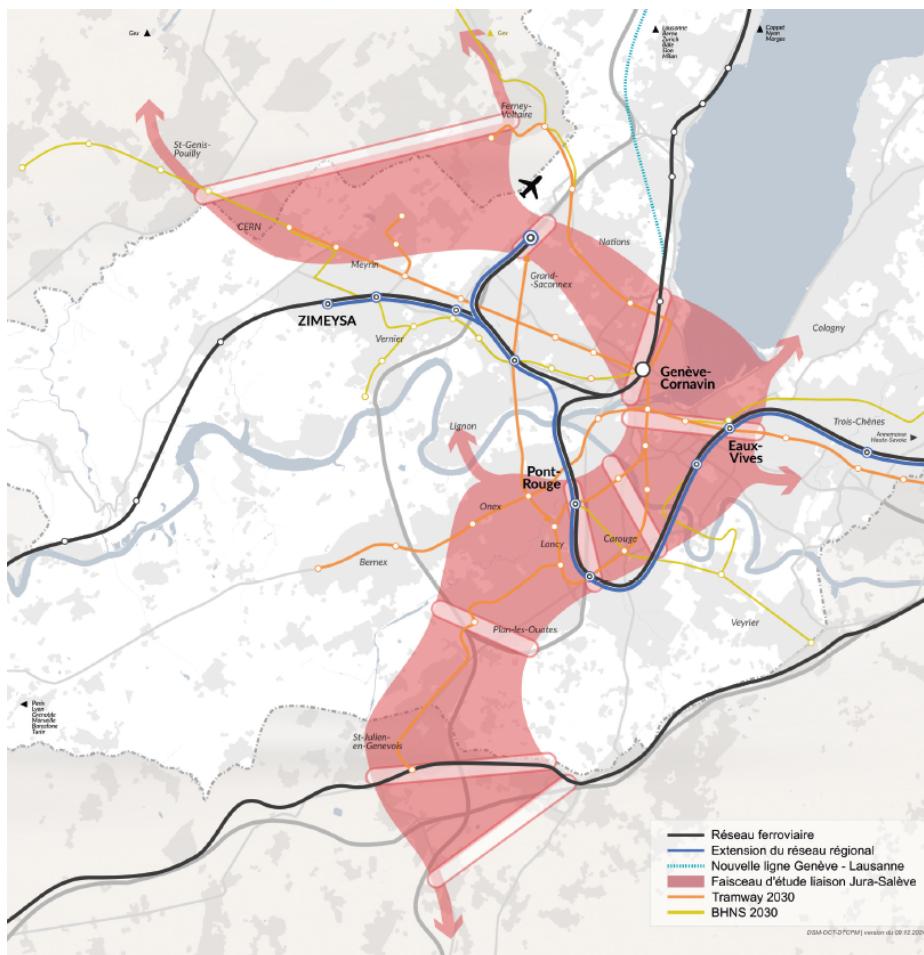
Contraintes techniques et environnementales

- Les nappes phréatiques
- Le bâti existant (notamment souterrain)
- Les spécificités liées aux ouvrages souterrains (tunnelier, règles de sécurité et évacuation...)
- Évacuation des déblais

Contraintes système de transports

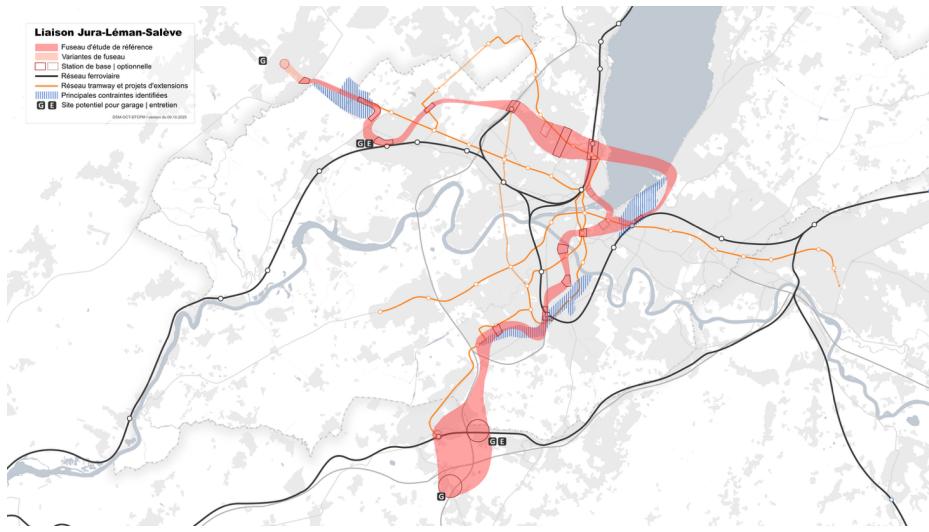
- Nécessité d'un garage/atelier dédié

Le premier périmètre d'étude est représenté par la forme rose sur la carte suivante:



Les premières études ont permis d'affiner le périmètre de la liaison Jura - Léman - Salève comme représenté sur la carte ci-dessous:

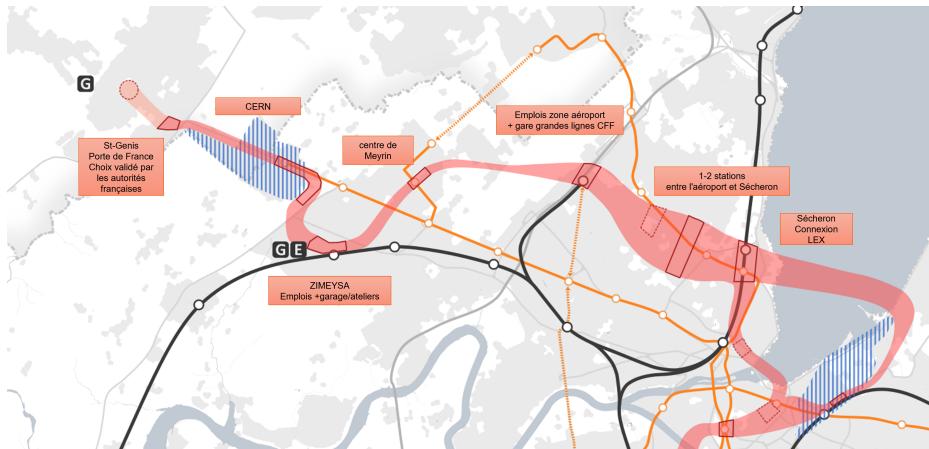
Le groupe d'experts a confirmé les traits principaux du tracé qui reliera le Pays de Gex au secteur de Saint-Julien-Archange en traversant le centre de Genève par un tunnel sous-lacustre. Il desservira notamment le CERN, la ZIMEYSA, l'aéroport, Meyrin, les organisations internationales, le centre-ville de Genève, Carouge, le PAV et la ZIPLO.



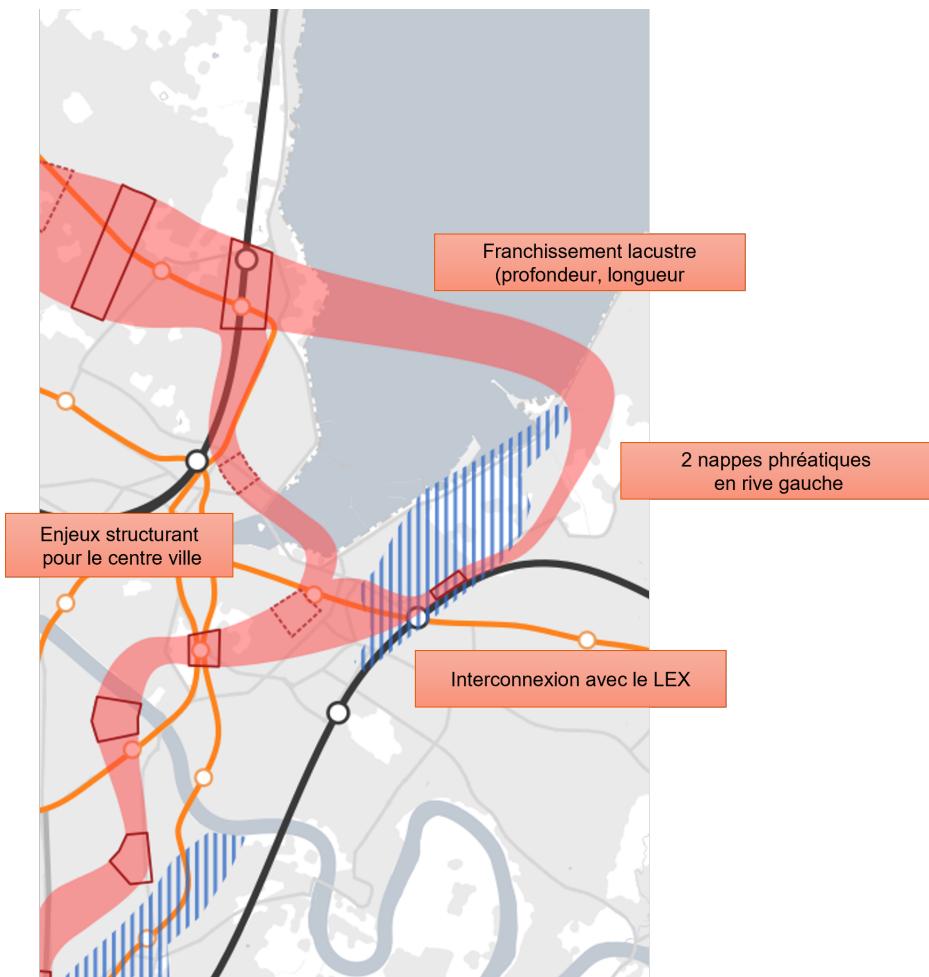
[Télécharger la carte au format pdf](#)

Les périmètres d'études par rive

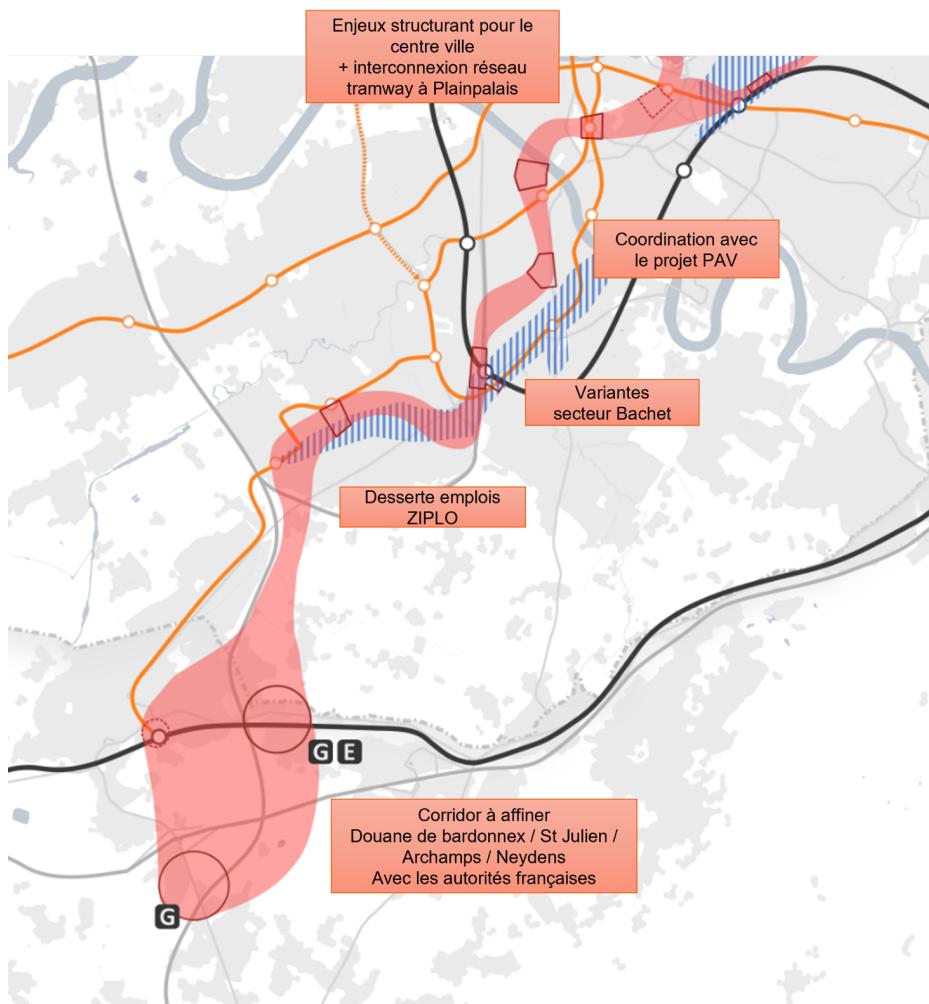
Rive droite



Centre de Genève



Rive gauche



Caractéristiques du futur train léger

Analyses sous-jacentes:

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

Analyses sous-jacentes:

- Système automatique à haute fréquence (toute les 3 minutes)
- Rames de longueur de 60 m avec gabarit standard (2,65 m) sur rail
- Technologie existante proposée par plusieurs industriels, y compris suisses

Capacité d'évolution:

- Augmentation de la fréquence (jusqu'à 1 minute 30), soit 100% de plus
- Allongement des rames (stations dimensionnées pour des rames de 80 ou 90 m), soit 33 ou 50% de plus
- Capacité maximale pouvant atteindre jusqu'à 400'000 passagers/jour

Prochaines étapes

La validation du périmètre et du système permet d'engager la phase suivante de consolidation technique, financière et territoriale du projet d'ici à l'automne 2026. Cette étape, qui sera mené en coordination avec l'établissement du nouveau Plan directeur

cantonal, débouchera sur le dépôt d'un projet de loi soumis à votation populaire avant la fin de la législature, préalable au lancement des études préliminaires qui détailleront ensuite le projet.

◀ [Mise en œuvre de la vision stratégique cantonale Rail 2025-2050 - Projet Jura-Léman-Salève](#)

[Haut de page](#)
