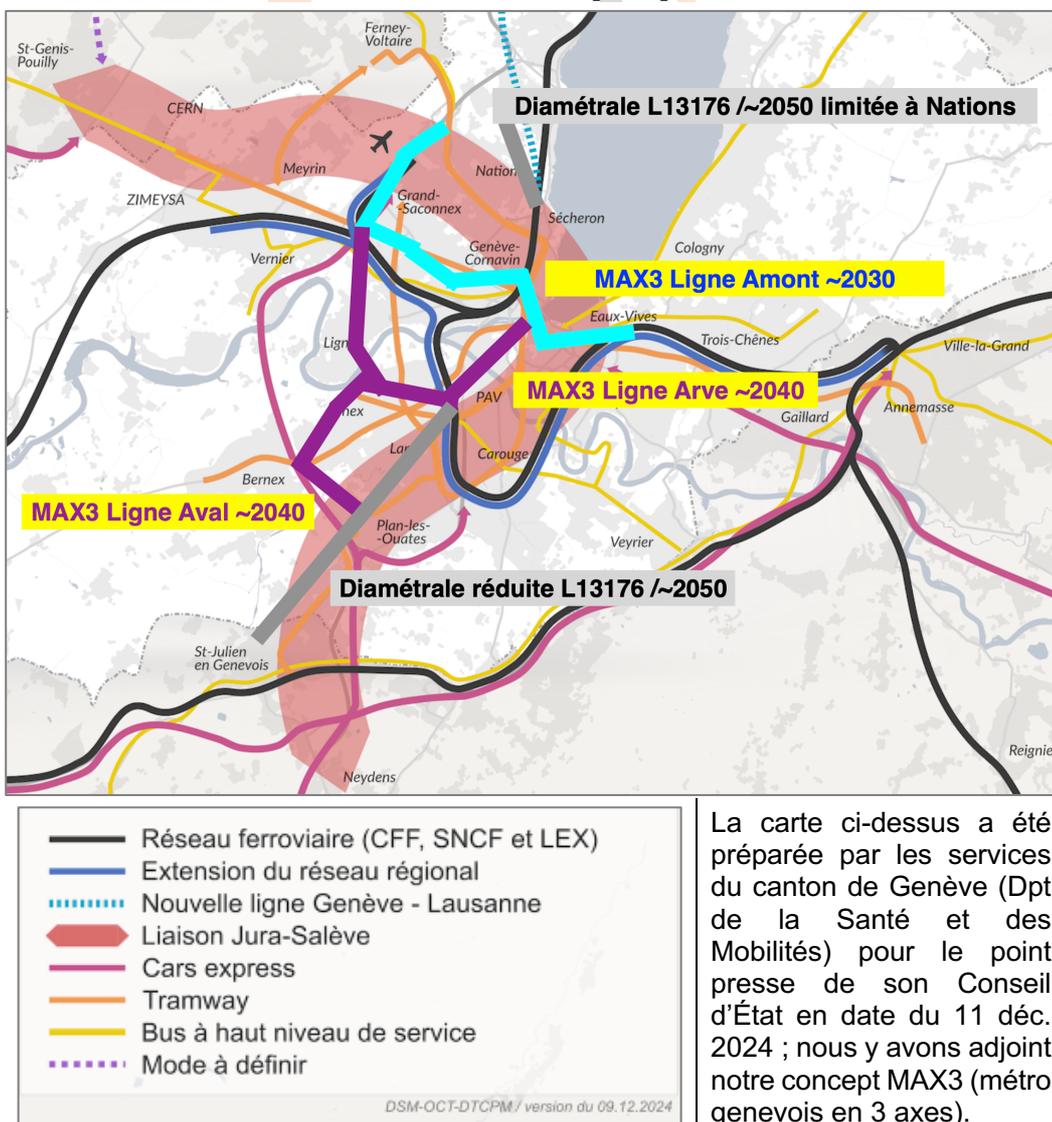


1_ LA BONNE IDÉE DU LÉMAN EXPRESS BIS, MAIS COMMENT ?

§1) **EXPLICATION INTRODUCTIVE.** En conférence de presse du 11 décembre 2024, le Conseil d'État du canton de Genève a relevé : « Le fonds fédéral pour le financement des infrastructures ferroviaires en Suisse (FIF) est aujourd'hui confronté à un nombre trop important de projets portés par les cantons, dont l'explosion des coûts entraîne un allongement problématique de la planification. Désormais, aucune nouvelle réalisation majeure ne peut être espérée à Genève avant au moins 2050. C'est pour cette raison que le canton a décidé d'explorer des solutions innovantes pour moderniser et développer son réseau avec pragmatisme. »

Parmi les 4 mesures citées à cette occasion, relevons celle proche de la Diamétrale L13176: « création d'un nouvel axe Nord-Sud: construction d'une liaison souterraine entre le pied du Jura et le pied du Salève, desservant les zones urbaines denses de part et d'autre de la frontière, avec un système de train léger » ; ainsi apparut le Léman Express bis ou LEX-bis.

§2) LE COULOIR LEX-bis OU LES TRACÉS MAX3 [1] ? UN PLAN COMPARATIF.



LEX bis, pourquoi un couloir plutôt qu'une ligne avec gares et stations ? Car l'itinéraire précis avec la localisation des haltes et le profil de ligne restent à définir par des études ultérieures.

Nous allons comparer les deux approches dans les pages qui suivent. Ces solutions s'excluent sauf leur combinaison. Débutons avec le LEX-bis en bref [voir §3 ci-contre].

O/grandeur invest. : LEX bis env. CHF 4 mia/20 km [p3] c/MAX3 CHF 3,9 mia/25,7 km [p7].

Un projet genevois (MAX3 [1]) se réalisera plus vite que si transfrontalier (LEX bis).