

Le métro genevois n'a cure des freins de Berne

TRANSPORTS Recalé dans le rapport Weidmann sur les infrastructures de transports prioritaires, le projet de train léger genevois avance. Le Conseil d'Etat fait le point sur les développements du dossier et affiche son enthousiasme

FRÉDÉRIC JULLIARD

Genève veut son métro et n'a pas l'intention de laisser un expert zurichois lui barrer la route. Un mois après le rapport Weidmann sur les transports, qui jugeait le train léger genevois pas du tout prioritaire, le Conseil d'Etat a présenté hier les nouveaux développements du projet.

Une desserte impressionnante

La nature et le parcours du futur train se précisent, grâce aux travaux d'un groupe d'experts présidé par l'ancien conseiller aux Etats vaudois Olivier Français. La liaison JLS (pour Jura-Léman-Salève) utilisera un train léger souterrain, ou métro dans le langage courant. Celui-ci sera automatique et reliera le Pays de Gex (département de l'Ain) au secteur Saint-Julien/Archamps (Haute-Savoie), en traversant Genève du nord au sud et en connectant les deux rives par un tunnel sous-lacustre.

Sur le plan technique, le Conseil d'Etat a choisi des véhicules sur rail, la configuration du territoire le permettant, alors que d'autres villes plus pentues (comme Lausanne) recourent à des rames sur pneus.

Et le parcours? S'il n'est pas définitivement tracé, il devient plus concret, mais aussi «plus biscornu» que la simple

«banane» des premières esquisses, selon les mots employés par Pierre Maudet, conseiller d'Etat chargé de la Santé et des Mobilités.

Ce parcours un peu sinueux présente un grand avantage: il dessert quantité de pôles urbains majeurs et de nœuds de transports du territoire genevois. Qu'on en juge: le CERN, l'aéroport, Meyrin (une ville de 27 000 habitants aujourd'hui dénuée de gare), le quartier des organisations internationales, le centre-ville, Carouge, le PAV, Plan-les-Ouates, pour ne citer que les principaux. «La moitié de la population se trouvera à moins de 750 mètres d'une station», précise Nicolas Walder, conseiller d'Etat chargé du Territoire. De même que «70% des emplois», précise sa collègue de l'Economie, Delphine Bachmann.

Il reste bien sûr des inconnues, notamment le point exact de franchissement sous-lacustre (plus ou moins au large selon les deux variantes envisagées), mais aussi la possibilité qu'une partie du trajet se fasse en surface. Le métro sera très interconnecté aux autres moyens de transport, mais pas «interopérable»: ses rames ne pourront pas emprunter les voies du Léman Express, par exemple.

5h30 de bouchons par jour

Alors que Genève enregistre 5h30 de bouchons par jour, record de Suisse, «il faut viser un mode de transport de grosse capacité», analyse Pierre Maudet. C'est le cas avec ce projet: des rames de 60 mètres, voire 90 dans un deuxième temps, pourront circuler à une cadence de trois minutes, et même 90 secondes par la suite. Soit une capacité de 160 000 passa-

gers par jour, pouvant monter à 400 000. «A titre de comparaison, explique Pierre Maudet, les TPG transportent aujourd'hui 800 000 passagers par jour» sur l'ensemble de leurs lignes.

Le métro permettra un transfert modal massif, afin de limiter l'utilisation de la voiture «aux professionnels et à ceux qui ne peuvent pas faire autrement», promet le Conseil d'Etat.

Lobbying à Berne

Si le projet a de quoi enthousiasmer au bout du lac, il devra franchir de nombreux obstacles. Dont le scepticisme bernois, exprimé de manière presque caricaturale par le rapport Weidmann. Pierre Maudet ne s'en alarme pas outre mesure: «Ulrich Weidmann a réalisé son travail au printemps. Notre projet a beaucoup avancé depuis. Et, il le dit lui-même, son étude est faible sur le volet des agglomérations.»

Autrement dit, même si Genève se prépare à un lobbying intense, le rapport n'était qu'une étape technique. Le dernier mot reviendra au parlement. Le projet est estimé à environ 5 milliards de francs, dont une moitié serait prise en charge par le canton et l'autre par la Confédération.

Une modélisation et un chiffrage plus précis sont attendus dans le courant de 2026. Le Conseil d'Etat espère arriver devant le Grand Conseil avec un projet de loi à la fin de l'année prochaine, pour une possible votation cantonale fin 2027. Si c'est oui, les «vraies études préliminaires» seront lancées en 2028, pour une mise en service espérée en 2045. Et si c'est non? «On tirera la prise», annonce Pierre Maudet. ■