

La Confédération injecte 4 milliards de francs pour la mobilité à Genève

Transports Huit ouvrages ont été retenus par les autorités fédérales pour le canton. Un succès dû à un lobbyisme agressif.

Emilien Ghidoni

La Confédération a publié ce mercredi ses priorités pour le rail et la route d'ici à 2045 dans le document «Transports '45». Et Genève a été gâté. En tout, huit projets ferroviaires, routiers et d'agglomération ont été retenus, pour un total de 4 milliards de francs.

Dans les projets retenus, les premiers à voir le jour seront l'agrandissement de la gare Cornavin ainsi que l'élargissement de l'autoroute de contournement entre Bernex et Perly. Les deux chantiers figureront à l'agenda de la Confédération dès 2027. La traversée routière du lac, elle, n'est pas mentionnée.

Côté agglomération, la Suisse investira dès 2028 dans deux interfaces multimodales à Genève Aéroport et vers Saint-Genis-Pouilly. Elles serviront à faciliter le passage de la voiture aux transports en commun pour les frontaliers. Quelques années plus tard, elle investira dans di-

vers projets de tram tangentiel, reliant Cointrin à Lancy et Lancy à Onex. La Confédération soutiendra aussi le prolongement du tram à Annemasse.

Quant au projet de métro léger récemment proposé par le Conseil d'État, le gouvernement fédéral lui demande de revoir sa copie. Il sera examiné lors de la prochaine salve de financements.

Victoire du consensus

Pour Pierre Maudet, magistrat chargé des Transports, ce résultat s'explique par le fait que l'ensemble des acteurs de la mobilité genevoise ont accepté de se mettre autour de la table pour discuter. «Tous veulent une solution concertée au bénéfice de la population, et tous doivent se rendre compte qu'il n'est pas raisonnable d'exiger simultanément deux gros ouvrages, tels que la finalisation de l'autoroute de contournement et la traversée du lac, financés par le même fonds. Vu la difficulté des Genevois à circuler, personne n'a in-



La gare Cornavin aura droit à une extension souterraine. Lucien Fortunati

térêt à porter la responsabilité des blocages.» D'autant que les projets retenus sont interdépendants, selon lui. «Le tram tangentiel sur le pont Butin à l'horizon 2040 ne sera pas possible si on ne renforce pas la capacité périphérique de l'autoroute, illustre-t-il. Il faut bien comprendre que, vu l'exiguïté du

canton, les flux de circulation ne peuvent pas être supprimés en un claquement de doigts, mais doivent être «redirectionnés.»

Seul point négatif: la prise de retard sur le tunnel ferroviaire Morges-Perroy, qui ne figurera à l'agenda qu'en 2031. «Cet ouvrage devra encore faire l'objet d'un arbitrage. Là encore, l'uni-

té sera une force, et ce d'autant plus qu'il nous faudra également nous battre pour rendre prioritaire l'extension de la gare de Genève-Aéroport», rappelle-t-il.

Quant au projet de métro léger, le conseiller d'État estime que les signaux sont plutôt bons, malgré le fait qu'il soit à peine mentionné dans «Transports '45». Pierre Maudet indique travailler à affiner ce projet, en concertation avec les offices de la Confédération.

L'autoroute critiquée

N'a-t-on pas été trop gourmand, en demandant aussi un élargissement de l'A1? «À l'horizon 2045, Berne prévoit de toute façon des travaux de rénovation sur l'autoroute de contournement, réplique-t-il. Tous les Genevois peuvent imaginer ce que représente la fermeture complète d'un tube pour rénovation. Donc autant ne pas subir et saisir cette opportunité pour terminer un ouvrage et l'améliorer.»

Tous ne sont pas du même avis que le magistrat. Chez actif-

traiC, on considère que les choix de la Confédération sont «anti-démocratiques». En effet, parmi les projets autoroutiers retenus outre-Sarine, certains avaient été refusés lors d'une votation en 2024. «Même à Genève, on accèlère l'élargissement de l'A1 entre Perly et Bernex, alors que la population des communes environnantes a massivement voté non à l'extension des autoroutes», précise Thibault Schneeberger, coordinateur d'actif-traffic.

L'association écologiste regrette que des millions soient investis dans les routes, alors que le canton de Genève a cruellement besoin de développer le rail. «Le Conseil d'État aurait dû se concentrer uniquement sur des demandes ferroviaires, afin de maximiser les chances d'obtenir des financements, regrette-t-il. Là, la Confédération a dû faire une pesée des intérêts entre rail et route. Or, s'obstiner dans une volonté d'élargir l'autoroute ne règlera pas le problème des goulots d'étranglement.»