

Décryptage de la colère genevoise

TRANSPORTS Alors qu'Ulrich Weidmann souligne dans son rapport l'importance des infrastructures lémaniques, le canton du bout du lac ne digère pas certains choix de l'expert mandaté par la Confédération et lui reproche de méconnaître la réalité transfrontalière

FRÉDÉRIC JULLIARD

Genève n'est pas réputé pour avoir le ravissement facile. Mais la colère du canton, à la suite de la publication du rapport Weidmann définissant les projets prioritaires de transports en Suisse, ne s'explique pas seulement par l'âme frondeuse du bout du lac. Les mots du Département de la santé et des mobilités de Pierre Maudet sont sans appel: «vive déception», «importantes lacunes», «absence de prise en compte sérieuse des réalités économiques»... Pourquoi un tel mécontentement, alors que d'autres cantons romands sont aux anges?

«Saturation quotidienne des trains»

La colère genevoise s'explique notamment par ce que le canton considère comme une incompréhension des besoins spécifiques de son agglomération. Alors que 200 000 voitures traversent chaque jour la frontière genevoise, des infrastructures visant à réduire le trafic de transit et ses nuisances ont été mises de côté, notamment le train léger (ou métro) allant du Jura au Salève, mais aussi la très

attendue halte ferroviaire de Châtelaine, à Vernier.

«Une nouvelle voie ferroviaire Genève-Lausanne est la priorité numéro un pour l'Arc lémanique, explique Caroline Marti, députée socialiste et présidente de l'Association transports et environnement (ATE) Genève. Or elle n'est prévue avant 2045 que si l'enveloppe pour les transports est portée à 24 milliards. C'est assez incompréhensible, vu la satura-

«Un rattrapage du sous-investissement en Suisse romande est dans l'intérêt de tout le pays»

CAROLINE MARTI, PRÉSIDENTE DE L'ASSOCIATION TRANSPORTS ET ENVIRONNEMENT (ATE) GENÈVE

tion quotidienne des trains. Et encore, on ne parle que de Morges-Perroy, pas de l'ensemble de la ligne. Cela montre que le rapport ne tient pas suffisamment compte de deux éléments: le sous-dimensionnement de l'offre actuelle en Suisse romande



La ville de Vernier trouverait injustifié que le projet de halte ferroviaire à Châtelaine se voie reporté à après 2045 (ici la gare sur le trac du Léman Express). (VERNIER, 6 DÉCEMBRE 2024/MARTIAL TREZZINI/KEYSTONE)

– donc la nécessité d'un rattrapage – et le fait que l'agglomération genevoise représente un bassin de population qui va bien au-delà des frontières cantonales et suisses.»

A part l'extension souterraine de Cornavin, «sans laquelle plus aucune augmentation de cadence ne peut être envisagée, tant la gare est saturée, relève Caroline Marti, tous les autres projets, notamment le RER diamétral [soit le métro ou train léger Jura-Léman-Salève, ndlr] sont pratiquement relégués aux oubliettes.»

Les critiques du rapport reprochent à Ulrich Weidmann son approche en décalage avec la réalité lémanique: «La philosophie adoptée est celle du réseau, analyse Sébastien Munafo, spécialiste des enjeux de mobilité du bureau 6t. Autrement dit, l'expert s'attache à optimiser un réseau à partir de l'existant, plutôt que de se fonder sur les volumes des demandes actuelle et future et les

enjeux de report modal. C'est une approche scientifiquement valable, mais qui n'est pas adaptée aux enjeux de l'Arc lémanique, et de Genève en particulier, soit une agglomération présentant un réseau relativement réduit, mais une demande extrêmement importante et en forte croissance.»

Huit cents millions pour 1100 passagers

Un projet illustre cet écart entre l'approche d'Ulrich Weidmann et le terrain romand: la halte ferroviaire de Châtelaine, à Vernier, reportée après 2045, alors qu'elle se situe au milieu de quartiers en pleine densification, dans la 5e ville de Suisse romande, et doit servir de centre névralgique à plusieurs lignes de mobilité. La ville de Vernier a officiellement fait part de son indignation dans un communiqué.

«Si on établit le rapport entre le coût de quelques dizaines de millions et les bénéfices de cette

halte, attendue depuis plus de dix ans, le choix du Pr Weidmann démontre une méconnaissance crasse de la situation, explique au *Temps* le conseiller administratif de Vernier Mathias Buschbeck. Tout un quartier se construit autour de cette gare. Elle doit desservir à terme 20 000 habitants et 10 000 emplois. On ne peut pas vouloir diminuer le trafic automobile si on n'offre pas d'alternative. M. Weidmann sait-il que Vernier est traversé par l'autoroute et 11 routes cantonales, et que nous sommes une plus grande ville que Sion, Yverdon ou La Chaux-de-Fonds?»

Des observateurs comparent le sort de Châtelaine à celui du tunnel du Grimsel, en Suisse centrale, jugé prioritaire alors qu'il coûtera 800 millions pour un potentiel de... 1100 passagers par jour. La halte de Châtelaine, elle, s'inscrit dans le réseau du Léman Express et ses 80 000 usagers quotidiens. Quant à la ligne Jura-Léman-Salève, enter-

rée en priorité 6, elle pourrait transporter 160 000 passagers par jour.

De son côté, le président du TCS Genève, François Membrez, tempère le mécontentement genevois. «Le rapport souligne l'importance des transports sur l'Arc lémanique. C'est une bonne nouvelle. Il ne faut pas opposer la route au rail, et nous soutenons une enveloppe de 24 milliards pour les projets ferroviaires. Sur le plan routier, plusieurs développements, dont l'élargissement de l'autoroute de contournement de Genève et l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence entre Morges et Nyon, sont jugés prioritaires.»

Alliance romande nécessaire

Tous les acteurs estiment que Genève doit continuer à défendre ses projets à Berne, en s'alliant aux autres cantons romands. «Un rattrapage du sous-investissement en Suisse romande est dans l'intérêt de tout le pays», explique Caroline Marti. ■