

Philippe Ruchet
Avenue de la Grenade 21
1207 Genève

Genève, le 7 août 2025

Cour des comptes Genève
1208 Genève

SIGNALEMENT : STRAÉGIE DE MOBILITÉ ACTUELLE (art. 11 LMob), OBSOLESCENCE TrPub "

Mesdames, Messieurs,

§1. La problématique de base

J'ai déposé la pétition P2243 « Métro 1987 » (avec sa **note P2243** d'exposé des motifs, dont citations ci-après) au Grand Conseil Genève et reçue le 6 mars 2025 en Commission ad hoc. Je la relie à votre rapport 141 (tramways transfrontaliers) d'octobre 2018 qui recommandait, entre autres, au Grand Conseil (destinataire) de renoncer au téléphérique des Cherpines (ledit rapport 141, pp. 35 et 36). Il s'agissait alors d'économiser un crédit d'études de CHF 3 mio (PL12296 et projet d'agglo) au regard d'un bon emploi de fonds publics (votre mission au sens de l'art. 40 LSurv-GE) étant donné, en particulier, que ledit équipement ne relevait pas des moyens de la stratégie multimodale de mobilité au sens de l'art. 11 LMob-GE.

Quelle serait cette préconisation de recalage en cas de substitution d'un métro automatique à ce téléphérique ? Qui plus est, la stratégie multimodale de mobilité précitée écarte même formellement un tel nouvel équipement pourtant présent à Lausanne avec le remarquable succès que l'on connaît. Les considérants de cette exclusion dans la stratégie précitée déçoivent par défaut de crédibilité technique ; en particulier, le risque financier majeur y figurant (tel que rapporté ci-après) n'apparaît pas découler d'une comparaison professionnelle de variantes, mais plutôt d'une envolée de théorie de système à vocation de démonstration irréfutable qui me semble plutôt appeler à une grande prudence intrinsèquement.

Je fonde ma crainte sur le passage suivant (p. 60) de la stratégie multimodale précitée : « *Se lancer dans le développement d'un nouveau réseau tel que le métro présente un risque majeur de dispersion des investissements* ». Voilà qui renvoie au PL7807 accepté en date du 12 juin 1998 et qui a abouti à la suppression de sa mention (dès 1988) dans la législation genevoise concernée. La raison de ce choix a tenu à la première conclusion du rapport de majorité (quant à l'étude du PL en question) voulant que l'on renonçât à ladite nouveauté pour la raison prétendument suffisante d'un coût de réalisation dit insupportable pour les finances de l'État.

En l'absence de facteur indiscutable et permanent de retoquage de projet de métro automatique, renvoyons à l'alerte prémonitoire du Conseiller d'État Ramseyer alors en charge du dossier en date du 12 janvier 1998 devant les députés en plénière : « *De l'avis du Conseil d'État, c'est **une option** frileuse, étreinée, **totale**ment insuffisante du point de vue du transfert modal souhaitable et de notre ambition pour les transports publics* ». Désormais, le tramway n'offre plus les capacités nécessaires sur certains axes à l'instar du constat de 2017 relatif à la Route de Meyrin sur le territoire de la commune de la Ville de Vernier (soit aux alentours de Blandonnet) et à l'origine de la Diamétrale régionale L13176/LEX bis (cf **note P2243** p. 5).

" Transports publics : pour le métro et une politique fer GE complète (dont Vézenaz cf **note P2243** p. 38/CFGE)

§2. À la substance de la conclusion de la Cour relativement au téléphérique des Cherpines

Hélas, la Cour a laissé ouverte l'efficacité du couloir Cherpines-Aéroport alors qu'il y était déjà prévu une croissance significative des déplacements (avérée aujourd'hui ; cf rapport 141 p 36 n.m. et **note P2243** p 16). Je propose d'y revenir notamment, d'où mon signalement.

§3. Considérations d'ordre technique : les investissements en infrastructures de mobilité

Pour ce sujet, je m'appuie sur l'étude 1987 « Opportunité et faisabilité d'un métro automatique à Genève » (cf note P2243 p. 12) qui émane pour l'essentiel de l'ingénieur Roland Ribbi, père du tracé du M2 à Lausanne (pas de meilleur spécialiste en Suisse alors).

Je doute de l'affirmation de la stratégie multimodale art. 11 LMob voulant que, considérant la taille de l'agglomération genevoise, le métro automatique fût trop proche du ferroviaire (relativement au Léman Express bis cf note P2243 p. 2) avec sensiblement la même fonction. Même si l'on peut parvenir à des prestations ressemblantes s'agissant de l'offre capacitaire (cf note P2243 p. 27) et concurrentielles concernant la vitesse commerciale pour des couvertures territoriales voisines, de substantiels écarts économiques peuvent survenir suivant les cas.

J'ai procédé à une simulation ^{sr} (sous réserve de validation professionnelle). Ce bref modèle permet de montrer l'intérêt principal du métro automatique sur le Léman Express bis : pour quasi une même enveloppe budgétaire, le nouveau venu s'étend sur 25,7 km contre environ 20 proposé (cf note P2243 p. 7) et économisant sur les trams tangentiels (cf note P2243 p. 10).

Conclusion ^{sr} : la dispersion d'investissement précitée (§1) serait bien de renoncer au métro.

§4. Thèmes d'aménagement territorial : les prestations d'exploitation pour la population

Je doute aussi de l'affirmation de la stratégie multimodale art. 11 LMob voulant que le tramway présentât un large potentiel de développement. En réalité, nous avons déjà constaté que ledit moyen à voie métrique atteint parfois ses limites de saturation, en particulier sur la Route de Meyrin en traversant la commune de la Ville de Vernier (▶ §1 ci-dessus).

Pour autant, l'explication de l'étude 1987 (▶ §3 ci-dessus) voulant que l'opportunité du métro automatique se justifîât simplement comme alternative à une extension du réseau de tramway (ledit document p 8) interpelle. Cette conclusion mériterait une refonte vus les enseignements qu'apportent d'ores et déjà les stratégies adoptées tant à Lyon qu'à Lausanne : dès lors que les besoins de mobilité appellent des solutions à capacités élevées, on tranchera entre tramway urbain de surface, métro automatique ou RER au terme d'analyses circonstanciées.

Pour Genève et à l'instar du M3 (cf note P2243 p. 29), on devrait avoir une comparaison de différentes stratégies d'enveloppes proches et considérant les VAN respectives, par exemple :

- le Léman Express bis avec les trams tangentiels (PL13192), voire avec le téléphérique des Cherpines (PL12296) adapté ou encore un aménagement du Tunnel de Châtelaine;
- face au métro automatique en rendant les arbitrages quant aux limites du réseau et son interface avec l'organisation de surface en paramétrant bien tant les relations transfrontalières que les équipements de pôles de correspondance (dont Blandonnet).

§5. L'emploi que je souhaite de la réponse de la Cour à mon présent signalement public

Vu leur caractère d'utilité citoyenne absolument évident, et me référant aux règles de transparence de l'action de l'État, je souhaite pouvoir communiquer sur les éclairages de la Cour quant à ce sujet, ceci en annexe à ma pétition P2243 et sur mon site internet cfge.ch.

Mesdames, Messieurs, grand merci et avec mes salutations les meilleures : Ph. Ruchet.

Textes de référence outre le rapport 141 de la Cour :

- **stratégie modale actuelle** (sur internet : <https://www.ge.ch/document/transports-brochure-mobilite-2030-strategie-multimodale-geneve>

- **documents annexés** : **note P2243** (40 pages) et **étude 1987 Métro** (Ribbi) (92 pages)