

## **Route des Nations et tram du Grand-Saconnex ; qu'en pense Ferney également citée ?**

### **Des noix sur un bâton**

A plusieurs reprises dans la semaine du lundi 12 décembre 2016, la Tribune de Genève a relayé informations et opinions quant à deux recours (une association et un particulier) contre la Route des Nations. Cette nouvelle réalisation à construire permettra de soulager le Grand-Saconnex d'un trafic pendulaire pénalisant grâce à cette infrastructure tant attendue. Dès lors, l'intérêt public appelle au retrait ou rejet de ces blocages.

Les opposants agissant via un collectif prétendent que réaliser le tram vers Grand-Saconnex entraînerait un report modal en faveur des transports publics. En conséquence, ils exigent sa planification en parallèle. Noix sur un bâton, lesdits adversaires voient les convois arriver à Ferney alors que la ville n'en veut pas. On peut comprendre les réticences de la ville de Voltaire. Voyez par exemple les embouteillages à la Place Bel-Air dès que deux convois se suivent de près.

La réalité démontre que la vitesse commerciale du tram est insuffisante pour pouvoir être attractif. De plus, le nombre d'usagers sur cet axe ne justifie pas un tel investissement d'une centaine de millions.

### **La solution du métro classique**

Une bonne solution existe et elle est ancrée dans la loi genevoise des transports publics.<sup>1</sup> Il s'agit de relier par chemin de fer l'Aéroport, le Grand-Saconnex, la Place des Nations et Cornavin. Cette infrastructure permettrait

---

<sup>1</sup> Voir l'art. 4 al. 1 LRTP RSG H 150 relativement au développement du RER genevois. La Raquette de Meyrin y figure en deux tronçons, à savoir Cornavin-Nation-Aéroport (objet de notre soutien) et de l'Aéroport vers la ligne de Satigny-LaPlaine (qui à mon sens perd sa pertinence à court et moyen terme vu la réalisation de l'extension de Cornavin en souterrain avec en corolaire le désenchevêtrement du nœud ferroviaire de Châtelaine). Le tram du Grand-Saconnex est inscrit dans le même alinéa ; faut-il maintenir ce développement du réseau métrique urbain à court ou moyen terme ? Personnellement, je ne le pense pas. On peut attendre la hausse de la fréquentation qui justifierait une telle infrastructure.

la circulation d'un métro classique performant depuis Annemasse et Lancy Pont-Rouge toutes les 7 minutes sans difficultés. Ce schéma de desserte est inscrit dans le Plan Directeur cantonal de 2030.<sup>2</sup>

Bien que beaucoup plus lourde (plusieurs centaines de millions) une telle liaison ferroviaire apporterait les avantages d'un report modal conséquent dont découlerait une meilleure qualité de vie et une attractivité économique renforcée. Gageons que Ferney serait intéressée, d'autant plus que de telles stratégies d'infrastructure ont toujours été payantes comme en témoignent nombre d'exemples en Suisse et ailleurs.

*Philippe Ruchet*

---

<sup>2</sup> Voir l'étude N° 1 de métrages.ch disponible en ligne et traitant de la dimension métro de CEVA.