



Date de dépôt : 9 avril 2026

Rapport

de la commission des pétitions chargée d'étudier la pétition pour le réexamen du métro automatique de l'étude du Conseil d'Etat en 1987 établissant alors dûment son opportunité et sa faisabilité

Rapport de Jean-Pierre Tombola (page 3)

Pétition (2243-A)

pour le réexamen du métro automatique de l'étude du Conseil d'Etat en 1987 établissant alors dûment son opportunité et sa faisabilité

Introduction : régulièrement, la doctrine d'engagement cantonale genevoise en matière de transports publics (dans le cadre de l'art. 11 LMob rs/GE H 1 20) doit être réévaluée à l'horizon de 10 ans. Les circonstances actuelles rendent cette démarche tout particulièrement opportune.

Dans l'optique de pallier le risque de dispersion des investissements, la présente pétition exprime le vœu d'actualiser l'étude de 1987 du Conseil d'Etat quant à l'opportunité et la faisabilité du métro automatique comme outil de développement de la mobilité collective genevoise pouvant se matérialiser ensuite par mention à l'article 4 LRTP rs/GE H 1 50.

Constatation d'une évidence absolue : introduit en 1988 dans notre planification cantonale idoine, ledit métro automatique y fut retiré dix ans plus tard (12 juin 1998 / PL 7807 du député Grobet). Pourtant, le 12 janvier 1998, le **Conseiller d'Etat Ramseyer** (en charge du dossier alors) déclarait à ce sujet : *« De l'avis du Conseil d'état, c'est une option frileuse, étriquée, totalement insuffisante du point de vue du transfert modal souhaitable et de notre ambition pour les transports publics » ; puisse un bel hommage lui être rendu vu sa vision d'avenir.*

L'avenir allait donc lui donner pleinement raison. Le 20 décembre 2017 dans un courrier au Conseil fédéral quant à la Diamétrale (L 13176), le Conseil d'Etat relève que, à l'horizon 2045-2050, **l'option tram de 2009 « ne pourra plus reprendre la demande générée par les nouveaux développements prévus dans ce secteur »** (soit celui de la Route de Meyrin vers Blandonnet).

Le rapport de 1987 précité montrait que des investissements dans le réseau des trams demeuraient pertinents sous condition de préalables bien établis. Hier comme aujourd'hui, en particulier comme à Lausanne ou Lyon, les deux modes s'exploitent en cohérence.

N.B. 1 signature
M. Philippe Ruchet
Avenue de la Grenade 21
1207 Genève

Rapport de Jean-Pierre Tombola

Introduction

Mesdames et Messieurs les députés,

La commission des pétitions s'est réunie le 25 août 2025 et les 9 février et 2 mars 2026 pour examiner la pétition 2243 pour le réexamen du métro automatique de l'étude du Conseil d'Etat en 1987 établissant alors dûment son opportunité et sa faisabilité. Lors de ses travaux, la commission a auditionné M. Philippe Ruchet, pétitionnaire, ainsi que M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat, accompagné de M. Benoît Pavageau, directeur des transports collectifs, professionnels et du développement multimodal – DSM, sous la présidence de M. Sandro Pistis. La commission a été assistée par M^{me} Nadia Salama, secrétaire scientifique de commissions (SGGC), et le procès-verbal a été tenu avec exactitude par M. Christophe Vuilleumier que je remercie.

De quoi s'agit-il ?

Le signataire de la pétition rappelle que le métro automatique a été introduit en 1988 dans la planification cantonale genevoise. Cependant, ledit métro automatique en fut retiré dix ans plus tard (12 juin 1998 / PL 7807 du député Grobet). Au regard de l'ambition cantonale pour les transports publics, le métro automatique peut compléter les modes de transport existants et contribuer grandement au transfert modal souhaitable dans l'avenir.

La présente pétition exprime le vœu d'actualiser l'étude de 1987 du Conseil d'Etat quant à l'opportunité et à la faisabilité du métro automatique comme outil de développement de la mobilité collective genevoise.

Partant du fait que la doctrine d'engagement cantonale genevoise en matière de transports publics doit être réévaluée à l'horizon de 10 ans, le pétitionnaire considère que les circonstances actuelles rendent cette démarche tout particulièrement opportune afin de pallier le risque de dispersion des investissements.

Lors de ses travaux, la commission a entendu le département chargé de la mobilité (DSM) qui a confirmé que le métro automatique avait fait l'objet de plusieurs études, mais que depuis lors de nombreuses décisions structurantes, notamment celles portant sur la ligne 12 et le CEVA, ont été prises. Il a été rappelé que la vision de 1987 était très ciblée sur le centre-ville mais que l'agglomération a maintenant largement évolué en termes de population, de nombre d'emplois ou encore de nombre de résidents hors canton travaillant à

Genève. Cela étant, des éléments similaires apparaissent dans le projet contemporain, les corridors ayant peu évolué.

Rappel des chiffres indicatifs et contextuels

- La population du canton est passée de 340 000 personnes en 1987 à 540 000 en 2025 ;
- le nombre d’emplois est passé de 180 000 en 1987 à 360 000 en 2025 ;
- le nombre de résidents hors du canton travaillant à Genève est passé de 36 000 personnes en 1987 à 150 000 en 2025.

Evolution dans le temps

Selon le département, plusieurs tronçons actuels ou envisagés reprennent les axes qui avaient été identifiés dans les années 1980, comme celui du Pont-Butin. Le tram est venu apporter un certain nombre de réponses, mais la capacité du tram atteindra sa limite d’ici 10 à 15 ans, en termes de temps, de trajets et de distances. Pour toutes ces raisons, un processus de réflexion a été engagé sur des corridors en lien avec un concept ferroviaire.

Par ailleurs, sur la base de plusieurs études qui ont été menées, le système retenu est celui d’un train bénéficiant d’une capacité supérieure à celle d’un tram, et d’une longueur de 60 mètres pour 160 000 passagers par jour. Une telle infrastructure a pour vocation de vivre plus d’un siècle. En 1987, il était déjà question de métro léger, mais il s’agit maintenant d’un métro automatisé se déplaçant à une vitesse de 80 km/h.

Enjeux prioritaires – le métro fait évoluer une ville en métropole

Les prochains enjeux seront de desservir les périmètres où il y a des logements et des emplois éloignés des transports publics, en prenant en compte les aspects environnementaux et techniques. L’enjeu de la traversée lacustre est très important, tout comme la dimension transfrontalière au nord et au sud du canton. Cette infrastructure devra être en connexion avec les interfaces actuelles, avec une centralisation des métros à la Zymesa.

Pour le département, un métro fait évoluer une ville en métropole. Un métro raccourci considérablement les distances et modifie la configuration d’une ville. Dans cet esprit, le département a confirmé qu’en juin 2026 un conseil consultatif sera constitué avec des représentants de la société civile, lesquels doivent rendre des recommandations à l’été 2026. Un projet de loi sera proposé en automne 2026 avec une votation cantonale une année plus tard.

Vote

Mis aux voix, le renvoi de la pétition 2243 au Conseil d'Etat a été accepté par **12 oui (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 1 LC, 3 PLR, 2 MCG) et 2 non (2 UDC)**.

Décision

Catégorie préavisée : III

Conclusion

Mesdames et Messieurs les députés, au regard des problèmes de mobilité que connaît Genève, la majorité de la commission considère que la proposition du pétitionnaire est très intéressante. Par ailleurs, le conseiller d'Etat remarquait que l'idée du métro automatique allait dans le sens de la politique du canton, raison pour laquelle il accueillerait avec bienveillance cette pétition. Après échange et discussion, la commission se demande comment ce projet s'intégrerait dans les visions de mobilité à Genève. Il va falloir opérer des choix des projets prioritaires. Au regard de ce qui précède, la majorité de la commission a accepté le renvoi de la pétition 2243 au Conseil d'Etat et vous recommande de faire de même.

Pour des informations plus détaillées, merci de vous référer à la partie suivante concernant les travaux de la commission.

Travaux de commission

Séance du 25 août 2025

Audition de M. Philippe Ruchet, pétitionnaire

M. Ruchet prend la parole et distribue un dossier de présentation en indiquant avoir saisi la Cour des comptes à propos de la dispersion des investissements. Il ajoute être expert-comptable diplômé et il mentionne s'être référé à l'étude de 1987 sur l'opportunité et la faisabilité d'un métro automatique genevois, proposé par l'ingénieur Roland Ribli, l'inspirateur du M2 lausannois. Il ajoute que ce métro a été retiré de la législation genevoise en 1998, simplement en raison des investissements qui étaient estimés trop élevés. Mais il rappelle que le CEVA a permis d'avoir une idée plus précise des investissements à consentir. Il indique que le tracé du métro se superpose en fin de compte à la Lex-bis de M. Maudet, avec pour différence une modification de parcours entre les Eaux-Vives et le Bachet compte tenu des difficultés de franchissement de l'Arve. Il ajoute que l'idée serait donc de passer par Blandonnet qui pourrait jouer le rôle de Renens dans le canton de Vaud. Il précise que, depuis Blandonnet, il serait possible de descendre par la

route de Meyrin jusqu'au Bouchet via les Charmilles. Il déclare qu'il est donc question de trois axes depuis Ferney jusqu'à la rue de Lyon ; une combinaison que le CEVA propose également sur d'autres tronçons. Il remarque que depuis Bel-Air, le métro passerait sous la colline de Saint-Pierre jusqu'aux Eaux-Vives, soit 14 kilomètres en tout, bien qu'une alternative en direction de Belle-Terre soit possible.

Cela étant, il mentionne que si Genève se dote d'un métro, c'est l'ensemble de l'offre qu'il faudrait revoir. Quant aux prestations, une première branche se dirigerait vers Lancy-Pont-Rouge depuis Onex, et la seconde en direction de Bernex puis des Cherpines avec une liaison avec un RER potentiellement en direction de Saint-Julien. Il proposerait en outre de passer par un tunnel de base sous le Salève depuis Saint-Julien, soit une vingtaine de kilomètres. Il déclare que le développement serait plus cohérent et économiquement plus intéressant puisque le pôle d'Annecy serait dès lors atteignable.

Quant à la dispersion des investissements, il évoque l'article 11 de la loi sur la mobilité qui indique que le métro ne se différencie pas fondamentalement du tram et du RER. Or, si cet argument est recevable pour le tram, ce n'est pas le cas pour le RER, puisque les lignes du métro automatique sont moins chères à financer que les lignes de chemin de fer. Il évoque ensuite le projet d'aménagement du tunnel de Châtelaine et mentionne que les investissements risquent d'être très importants. Il ne serait pas surpris que l'on parvienne à un milliard, et il se demande si un tel coût se justifierait contrairement à un projet de métro qui desservirait Onex et le Lignon via Blandonnet.

Discussion avec les députés

Un député (S) demande pourquoi avoir rédigé une pétition et quels ont été les échanges que l'auteur a eus avec le département. M. Ruchet répond que ce travail est parti d'un désaccord sur la question de la dispersion des investissements. Il mentionne s'être documenté avec des références de qualité afin de savoir s'il y avait matière à creuser, et il remarque s'être aperçu que c'était bien le cas. Il ajoute s'être adressé à des associations et aux Verts libéraux auxquels il appartient. Il précise ne pas avoir pris contact directement avec M. Maudet, mais avoir signalé à son prédécesseur, M. Dal Busco, son intérêt pour le métro. Il déclare que le tram est irremplaçable sur certains axes, mais qu'il est insuffisant sur d'autres axes. Il estime que parler de métro implique un risque politique et il déclare se situer dans la continuité du projet de M. De Toledo des années 1980. Il précise que la pétition lui permet d'appréhender les sensibilités politiques des différents partis.

Un député (PLR) évoque la note de 40 pages de M. Ruchet et mentionne ne pas l'avoir lue. Il demande des précisions sur le plan annexé. Et il remarque qu'ajouter un moyen de déplacement collectif multipliera les transferts modaux. Il se demande en fin de compte s'il ne faudrait pas favoriser les pôles du Léman Express. M. Ruchet répond qu'il s'agit d'une nouvelle gamme tout simplement proposée par le même fournisseur que les lignes du CEVA. Il ajoute que, si le métro est performant et peut être efficient, il sera supérieur au CEVA.

Un député (S) déclare que le plan de mobilité a été adopté et il se demande pourquoi ce projet n'a pas été proposé au préalable. Il demande également si les scénarios proposés ont été discutés avec les services techniques, et M. Ruchet répond avoir une expertise qui l'assure que le métro est faisable et pertinent ; c'est une expertise qui existe depuis 1987 et il pense qu'il est possible de la réévaluer. Il ajoute que le retrait de la possibilité d'un métro en 1997 a été fait rapidement sans plus d'analyse. Il signale par ailleurs que les services techniques sont pieds et poings liés par la loi et il pense que les seuls qui peuvent reprendre ce dossier sont les députés.

En réponse à la question d'une députée (Ve) demandant pourquoi avoir déposé cette pétition alors que le magistrat estime aussi qu'un métro est envisageable, M. Ruchet répond que le magistrat parle d'un RER conforme avec la stratégie de mobilité et de son article 11, mais il déclare que son projet n'est pas un projet de métro sur pneu.

Une députée (Ve) remarque que les réalités de Genève ont changé en 40 ans et elle se demande si l'expertise de 1987 est encore valable à l'heure actuelle. M. Ruchet acquiesce, mais il mentionne qu'il est évidemment nécessaire d'actualiser la proposition bien que sous l'angle technique celle-ci demeure d'actualité. Il signale avoir écrit à M. Maudet récemment pour le remercier de son projet et l'informer du sien. Il ajoute avoir compris que ses services étudiaient également un projet de métro, mais il déclare que cette information est confidentielle.

Discussion interne

Le président demande ce que la commission entend faire.

La commission propose d'entendre le Conseil d'Etat lorsqu'il y aura suffisamment d'objets pour faire venir le magistrat.

Le président constate que la commission est unanimement favorable à cette demande d'audition.

Séance du 9 février 2026

Audition de M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat, et de M. Benoît Pavageau, directeur des transports collectifs, professionnels et du développement multimodal – DSM

M. Maudet prend la parole et remercie la commission de cette audition. Il déclare que cette pétition le renvoie 40 ans en arrière. Il signale en l'occurrence qu'une brève présentation a été préparée et qu'un projet de métro est à nouveau envisagé ; c'est un projet relativement proche de celui de 1987, mais qui prend en compte les réalités contemporaines.

M. Pavageau mentionne que cet ancien projet avait été formulé dans les années 1980, et qu'il avait fait l'objet de plusieurs études, mais il remarque que, depuis lors, de nombreuses décisions structurantes, notamment celles portant sur la ligne 12 et le CEVA, ont été prises. Il ajoute que l'agglomération a maintenant largement évolué. Il observe que la vision de 1987 était très ciblée sur le centre-ville. Il déclare, cela étant, que des éléments similaires apparaissent dans le projet contemporain, les corridors ayant peu évolué.

Il rappelle alors quelques chiffres :

- la population du canton est passée de 340 000 personnes en 1987 à 540 000 en 2025 ;
- le nombre d'emplois est passé de 180 000 en 1987 à 360 000 en 2025 ;
- le nombre de résidents hors du canton travaillant à Genève est passé de 36 000 personnes en 1987 à 150 000 en 2025.

Il observe que plusieurs tronçons actuels ou envisagés reprennent les axes qui avaient été identifiés dans les années 1980, comme celui du Pont-Butin. Il précise à ce propos que le tram est venu apporter un certain nombre de réponses. Mais il signale que la capacité du tram atteindra sa limite d'ici 10 à 15 ans, Genève étant l'une des villes à travers le monde utilisant le plus le tram. Il remarque que la limite du tram est également atteinte en termes de temps de trajets et de distances. Et il déclare que c'est la raison pour laquelle un processus de réflexion a été engagé sur des corridors en lien avec un concept ferroviaire.

Il explique que plusieurs études ont été menées et il déclare que le système retenu est celui d'un train bénéficiant d'une capacité supérieure à celle d'un tram, et d'une longueur de 60 mètres pour 160 000 passagers par jour. Il indique qu'une telle infrastructure a pour vocation de vivre plus d'un siècle. Il déclare qu'en 1987, il était déjà question de métro léger, et il déclare qu'il s'agit maintenant d'un métro automatisé se déplaçant à une vitesse de 80 km/h.

Il mentionne ensuite que les prochains enjeux seront de desservir les périmètres où il y a des logements et des emplois éloignés des transports publics, en prenant en compte les aspects environnementaux et techniques. Il précise à cet égard que l'enjeu de la traversée lacustre est très important tout comme la dimension transfrontalière au nord et au sud du canton. Il ajoute que cette infrastructure devra être en connexion avec les interfaces actuelles, avec une centralisation des métros à la Zymesa. Il remarque alors qu'en juin prochain, un conseil consultatif sera constitué avec des représentants de la société civile, lesquels doivent rendre des recommandations à l'été 2026. Il ajoute qu'un PL sera proposé en automne 2026 avec une votation cantonale une année plus tard.

Echanges avec les députés

Une députée (Ve) remarque que cette infrastructure emploiera plus de personnes, elle demande si les personnes à mobilité réduite sont prises en compte dans ce projet. M. Pavageau acquiesce en mentionnant que cet aspect n'était pas pris en considération en 1987 puisque la loi idoine n'existait pas encore. Il déclare qu'il est en revanche plus compliqué de transformer d'anciennes infrastructures qui n'étaient pas adaptées aux PMR jusqu'à présent.

La députée (Ve) demande si les associations concernées sont représentées dans le conseil consultatif. Elle demande si ce métro sera entièrement souterrain. M. Pavageau acquiesce et ajoute qu'il sera très largement souterrain à l'exception des tronçons aux extrémités qui seront certainement sur viaduc.

Un député (S) demande ce qu'il en sera de la mise en œuvre et du financement. Il observe que les grands projets accusent systématiquement des retards et il demande quelles sont les garanties que l'on peut espérer sous l'angle des délais et des impacts financiers.

M. Maudet répond que tous ces aspects seront intégrés dans le PL.

Il indique qu'il n'y a pas de garantie, et il déclare que le canton devrait mettre 40 à 60% du montant, le reste relevant de la Confédération. Il rappelle que 14 milliards sont budgétisés au niveau de la Confédération pour de tels projets, pour la période des 20 ans à venir. Il précise que tout cela implique des négociations en rappelant que trois fonds existent pour le soutien de ces projets. Il rappelle également que le tronçon Lausanne-Genève est le projet le plus important à l'heure actuelle. Cela étant, il observe que Genève a obtenu la possibilité d'accéder à un crédit d'un milliard pour finaliser son réseau routier.

En réponse à la question du député (S) demandant si les trams parviennent à leurs limites en raison du nombre trop important de clients ou de la desserte

qui est insuffisante, M. Pavageau répond qu'il s'agit de limites structurelles, mais il explique qu'une ligne commerciale sera ajoutée aux extensions prévues, ce qui permettra un bon fonctionnement du tram jusqu'à la fin des années 2040.

Un député (S) demande si la gare de la Zymesa sera en connexion avec la gare d'En Chardon. M. Pavageau répond qu'une mutualisation n'est pas un scénario retenu, mais il mentionne que les CFF occupent déjà la Zymesa et qu'une mutualisation sera certainement opérée à ce niveau.

Un député (UDC) demande si les nouvelles technologies seront prises en compte. Il rappelle que le ferroviaire actuel entraîne des nuisances notamment sonores. M. Pavageau répond qu'une comparaison a été réalisée avec les différentes technologies et que le pneu sur le rail fait moins de bruit dans les virages mais bien plus dans les lignes droites, comme est venu le démontrer l'exemple lausannois. Il ajoute que le Conseil d'Etat a tranché pour le rail et le métallique dont la solution semble plus pérenne.

Un député (PLR) rappelle que les grands projets prennent du temps, lorsqu'il se réalisent. Il se demande alors si courir plusieurs lièvres en même temps est la bonne stratégie compte tenu des bouchons sans fin que Genève enregistre. M. Maudet répond qu'il est évidemment nécessaire de prioriser. Mais il déclare qu'il existe plusieurs types de projets et il mentionne que certains d'entre eux ne sont pas en concurrence. Il remarque que la traversée du lac et l'autoroute sont par exemple en concurrence. Il espère, cela étant, que l'axe est-ouest remontera dans les priorités du Conseil fédéral.

Il signale par ailleurs que 90 milliards sont budgétisés pour les routes au niveau de la Confédération dans les 20 prochaines années, le projet de traversée du lac se montant à 6 milliards et celui de l'autoroute à 3 milliards. Il remarque que Genève absorberait donc à elle seule l'ensemble du budget de la Confédération avec ces deux projets, ce qui n'est pas possible. Il ajoute que, pour accepter un projet de traversée du lac, la Confédération veut ajouter 100 000 habitants sur la rive gauche, ce qui impliquerait la construction de tours à Choulex et à Vandœuvres ; une perspective sur laquelle ces communes devraient se prononcer. Il déclare par ailleurs que le trafic de marchandises ne fait qu'augmenter avec un report du rail vers la route. Il mentionne que la réalité de la situation entraîne ainsi des priorités.

En réponse à une question d'un député (S) demandant si M. Maudet a eu des échanges avec le pétitionnaire et s'il y a des divergences, M. Pavageau déclare qu'il n'y a pas eu de contact avec lui. En revanche, il mentionne que son rapport a été analysé et il remarque que des corridors se recourent. Il

indique que le projet actuel reprend en l'occurrence certains constats de 1987 tout en les adaptant à la réalité contemporaine.

Le même député (S) demande quelle est la différence entre un tram et un métro. Il demande également si un métro a une importance symbolique pour une ville. A la suite de quoi, M. Pavageau répond que le premier est à l'air libre et le second en souterrain, avec des vitesses différentes et des distances entre les stations moins importantes. Il déclare que l'objectif est d'avoir une rame toutes les trois minutes.

M. Maudet répond que cette question renvoie à l'exemple de Zurich qui n'a pas de métro, et il mentionne avoir découvert un complexe à ce propos. Il précise qu'un métro raccourcit considérablement les distances et modifie la configuration d'une ville. Il ajoute que, selon lui, un métro fait évoluer une ville en métropole. Il mentionne qu'il suffit d'imaginer un trajet de 30 minutes entre le futur site universitaire au bord de l'Arve et le CERN pour s'en rendre compte.

En réponse à la question d'un député (S) demandant quelle serait la priorité de ce projet, M. Maudet déclare que ce projet a été inscrit dans le projet d'agglomération V, un mécanisme éligible à une subvention si le premier coup de pioche est donné avant un délai imparti. Il ajoute qu'il sera également inscrit dans le projet d'agglomération VI, et il mentionne qu'il faut compter 10 ans d'études et 10 ans de travaux.

M. Pavageau mentionne que ce projet sera intégré dans le réseau des transports publics, mais il déclare qu'il ne dépend pas d'une autre opération pour être réalisé.

Un député (PLR) demande si un tel projet est encore possible compte tenu de l'occupation du sous-sol. M. Pavageau répond que le principe est similaire à celui du CEVA puisque le métro passera sous les réseaux. Il déclare que les enjeux relèvent plutôt des bouches de métro qu'il faudra aménager, mais il précise que ces aménagements seront moindres que les gares du CEVA.

Une députée (Ve) rappelle que les lieux d'aisance ont été oubliés dans le projet du CEVA et elle demande si ce sera aussi le cas dans celui-ci. M. Pavageau répond qu'ils ne seront pas oubliés au vu du nombre de questions portant sur ce sujet.

Le président propose de procéder au vote.

Un député (PLR) mentionne que son groupe aimerait en parler à l'interne.

Le président en prend note et déclare que ce sujet sera agendé pour la prochaine séance.

Séance du 2 mars 2026

Prise de position des groupes

Le président rappelle les auditions réalisées.

Un député (S) déclare que son groupe propose le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat, trouvant la proposition du pétitionnaire très intéressante. Il ajoute que le conseiller d'Etat remarquait que cette idée allait dans le sens de la politique du canton. Cela étant, il se demande comment ce projet s'intégrerait dans les optiques de mobilité à Genève.

Un député (PLR) déclare que son groupe renverra également cette pétition au Conseil d'Etat. Il rappelle les problèmes de mobilité que connaît Genève et il mentionne qu'il ne sera pas possible de courir plusieurs lièvres en même temps.

Une députée (LC) partage également cette position. Elle rappelle que le magistrat indiquait qu'il accueillerait avec bienveillance cette pétition. Cela étant, elle ne pense pas que les députés verront de leur vivant ce métro.

Une députée (Ve) mentionne que son groupe soutiendra aussi cette pétition.

Un député (UDC) rappelle qu'il faudra voter en même temps l'accélérateur du CERN. Il craint que ce projet engendre de nouvelles nuisances pour la population.

Vote

Le président passe au vote du renvoi de la P 2243 au Conseil d'Etat :

Oui : 12 (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 1 LC, 3 PLR, 2 MCG)

Non : 2 (2 UDC)

Abstentions : –

La P 2243 est renvoyée au Conseil d'Etat.

Décision

Catégorie préavisée : III

Conclusion

Au regard des problèmes de mobilité que connaît Genève, la majorité de la commission considère que la proposition du pétitionnaire est très intéressante. Par ailleurs, le conseiller d'Etat remarquait que l'idée du métro automatique allait dans le sens de la politique du canton, raison pour laquelle il accueillerait avec bienveillance cette pétition. Après échange et discussion, la commission

se demande comment ce projet s'intégrerait dans les visions de mobilité à Genève. Il va falloir opérer des choix des projets prioritaires. Au regard de ce qui précède, la majorité de la commission a accepté le renvoi de la pétition 2243 au Conseil d'Etat et vous recommande de faire de même.

PÉTITION 2243 POUR LE RÉEXAMEN DU MÉTRO AUTOMATIQUE DE L'ÉTUDE DU CONSEIL D'ÉTAT EN 1987

9 FÉVRIER 2026



OFFICE CANTONAL DES TRANSPORTS
DÉPARTEMENT DE LA SANTÉ ET DES MOBILITÉS

10.02.2026 Page 1

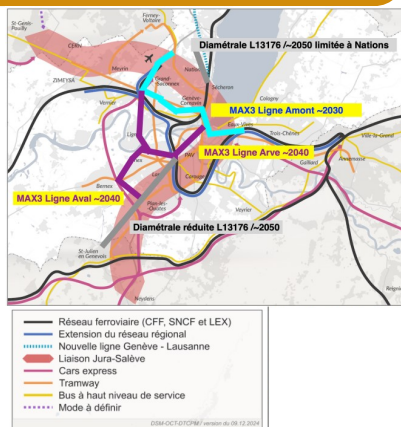
1987: PROPOSITION D'ÉTUDES D'UN RÉSEAU DE MÉTRO LÉGER

Démarche antérieure aux décisions structurantes:

- relance du réseau tram (H1.50 votée en 1988)
- Engagement opération CEVA (1^{er} crédit d'études L8191 voté en 2000)
- Réseau envisagé non cohérent avec la situation avérée du Canton 39 ans plus tard (infrastructure concentrée "à l'intérieur" de l'autoroute de contournement)

Désormais développement du projet LJLS

- Périmètre cohérent avec l'urbanisation de l'agglomération (habitants/emplois)
- Intégration avec le réseau structurant de transports publics (Léman Express et trams)
- Mais des éléments convergents sur les corridors identifiés



ÉVOLUTION DU CONTEXTE DEPUIS 1987

- Population 340'000
- Emplois 183'000 ETP
- Travailleurs résidant hors du canton 36'000
- Dont 27'000 de France

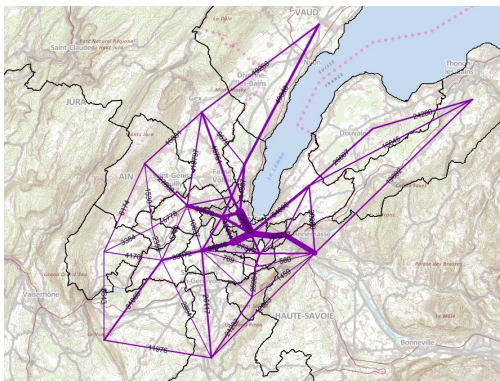


- Population 540'000
- Emplois 360'000 ETP
- 150'000 travailleurs résidant hors du canton
- Dont 115'000 de France

10.02.2026 Page 3

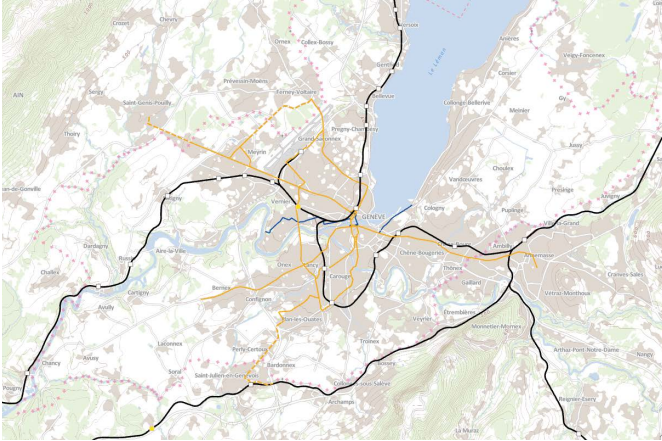
DEMANDE EN DÉPLACEMENT EN 2050

- Enjeux déplacements au sein du canton
 - En lien avec l'accès au centre ville
 - Mais aussi pour des liaisons interquartiers
- Enjeux mobilités transfrontalières



10.02.2026 Page 4

ÉVOLUTION DU CONTEXTE DEPUIS 1987 – FORT DÉVELOPPEMENT DU TRAMWAY



10.02.2026 Page 5

SITUATION EN 2025

Le tram de Genève est poussé au maximum de sa capacité

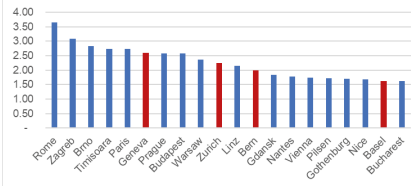
Selon l'indicateur UITP de fréquentation relative du réseau (million de voyageurs/an par km d'infrastructure), le réseau tram tpg figure parmi les plus chargés d'Europe.

Le tram joue le rôle d'un métro, en termes de volumes et de capacité, mais il n'offre pas le même niveau de performance (Vcom, fiabilité, efficacité).

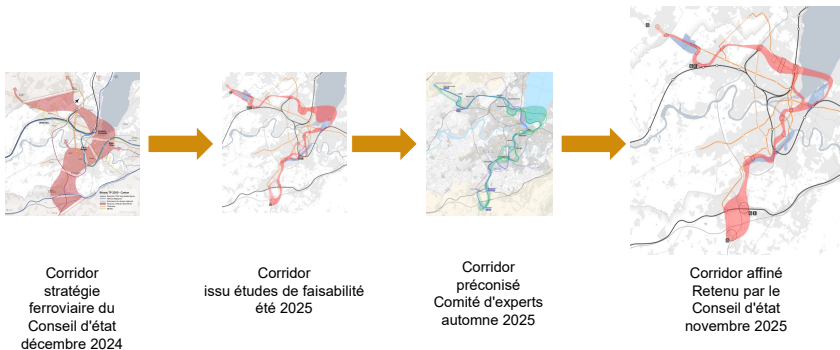
Cela pénalise notamment les parcours de moyenne et longue distance (>30').

The 20 most crowded LRT networks* in Europe, 2019
[million passengers per km of rail infrastructure]

Source : UITP, Key data on LRT in the world - 2023
(*Minimum 20km length of tracks)



DÉFINITION DU CORRIDOR D'ÉTUDES DE LA LJLS



10.02.2026 Page 7

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU SYSTÈME DE TRANSPORTS ENVISAGÉ

BOGIES

Bogies fer, avec écartement normal.

DIMENSIONS ET CAPACITE

Rames de 60m de long et gabarit standard. Extensibles à 80-90 m.
Fréquentation initiale 160 000 passagers/jours
Système pouvant évoluer jusqu'à 400 000 passagers/jours

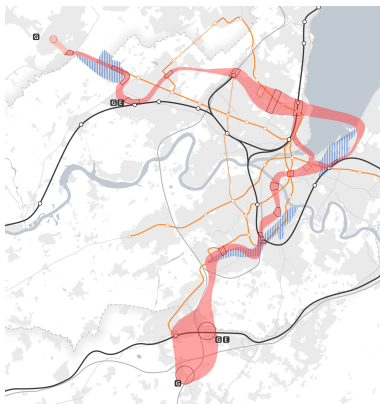
NIVEAU D'AUTOMATISATION

Automatisation complète

VITESSE MAXIMALE

Vitesse max ~80 km/h

PRINCIPAUX ENJEUX : TRACÉ ET LOCALISATION DES STATIONS



- Desserte des zones denses habitants/emplois n'ayant pas actuellement accès au Léman Express (centre de Meyrin, organisations internationales, Petit Saconnex, projet PAV, ...).
- Enjeux environnementaux (nappes phréatiques, déblais) et techniques (bâti existant, sécurité, ...).
- Traversée lacustre et enjeux spécifiques dans l'hyper-centre ville.
- Cohérence territoriale (localisation des stations en adéquation avec le futur Plan Directeur Cantonal))
- Accroches transfrontalières
- Articulation avec les réseaux CFF, Léman Express et tramways (Aéroport, Sécheron, Cornavin, Plainpalais, Bâchet ...).
- Localisation du dépôt (Zimeysa).

10.02.2026 Page 9

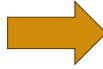
POURSUITES DES ÉTUDES SUR LA LJLS – PROCHAINES ÉCHÉANCES

- | | | |
|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Consolidation <ul style="list-style-type: none"> • Territorial (coordination avec le PDCn en cours d'élaboration) • Technique (génie civil/équipements en ligne et des stations) • Dimensionnement affiné du système de transports (modélisations trafic plus précises - charges par interstation) • Localisation des stations <ul style="list-style-type: none"> • Positionnement et possibilité d'insertion des stations • Intégration dans les réseaux de transports existants (mobilité active et TC) • Analyse macro sur les gains et bénéfices liés au projet <ul style="list-style-type: none"> • Report modal • Impact sur l'environnement • Travail spécifique sur le garage-atelier (dimensionnement, localisation, anticipation foncière) • chiffrage financier consolidé | | <ul style="list-style-type: none"> • Juin 2026: <ul style="list-style-type: none"> présentation des recommandations du conseil consultatif • Novembre 2026: <ul style="list-style-type: none"> dépôt d'un projet de loi • Novembre 2027: <ul style="list-style-type: none"> Votation |
|--|--|---|

10.02.2026 Page 10

SYNTHÈSE DE LA POSITION DU DÉPARTEMENT SUR LA PÉTITION

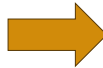
- exprime le vœu d'actualiser l'étude de 1987 du Conseil d'Etat quant à l'opportunité et la faisabilité du métro automatique



Projet LJLS: Études en cours, engagées à la suite de l'adoption par le Conseil d'état de sa stratégie ferroviaire 25-50

- Propose un réseau de métro à évaluer

- Propose l'inscription de l'infrastructure à l'article 4 LRTP rs/GE H 1 50



Le projet LJLS fera l'objet d'une inscription dans le cadre d'une loi spécifique dont le dépôt est planifié fin 2026