

Mobilité

Le projet de télécabine trébuche face aux députés

Une courte majorité se dessine contre la liaison par câble envisagée entre Bardonnex et l'aéroport

Marc Moulin
@marc_moulin

L'enthousiasme fait place au scepticisme quant au projet genevois de télécabine urbaine. Emblématique de l'ère Barthassat, l'entreprise vient de se prendre une gifle au Grand Conseil. Sa Commission des travaux vient de rendre un rapport au sujet du crédit de 3 millions de francs pour les études d'avant-projet sur cette liaison par câble de 11,5 kilomètres entre Bardonnex et le parking aéroportuaire P47.

Par huit voix contre sept, une courte majorité réunissant le PLR, l'UDC, le MCG et Ensemble à Gauche s'est ligüée contre cette manne, laquelle reste soutenue par le PS, les Verts et le PDC. C'est un revirement de la part du Législatif. En mars 2017, c'était à une majorité écrasante que le Grand Conseil de la précédente législature avait demandé au Conseil d'État de creuser la piste de ce type de transport. Le gouvernement a souhaité le faire de façon suffisamment approfondie pour pouvoir prétendre à un cofinancement fédéral dans le cadre du quatrième projet d'agglomération.

Des critiques multiples

Les opposants de droite redoutent l'empiétement et les vues sur les propriétés privées ainsi que l'impact paysager (avec des pylônes pouvant grimper à 70 mètres, l'équivalent d'une vingtaine d'étages). Ils jugent réhïbitoire la nécessité de raccorder chaque pylône ou station à des routes, afin de pouvoir acheminer des secours en cas de besoin. Le PLR déplore un tracé qui ne desservirait pas la zone industrielle du Bois-de-Bay.



Des arguments environnementaux sont aussi avancés, notamment par Ensemble à Gauche, en écho aux inquiétudes du WWF relatives aux défrichements et à l'impact sur la faune aviaire, en particulier lors du franchissement du Rhône. «Nous avons de grosses réserves», confirme Corinne Jacquelin, coprésidente du WWF Genève.

Parsemant son rapport d'allusions moqueuses envers l'ancien conseiller d'État chargé des Transports Luc Barthassat, le rapporteur de majorité Serge Hiltbold (PLR) fait aussi allusion à tout récent rapport de la Cour des comptes, paru en octobre, qui incite à abolir ce crédit d'études. L'organe de contrôle avait épinglé le projet de télécabine du fait qu'il

n'a pas été concerté avec les partenaires de l'agglomération et qu'il ne figure pas au plan directeur cantonal, ce qui, selon la Cour, «rend peu lisible la vision stratégique» du Canton.

Des défenseurs motivés

La minorité, elle, espère encore avoir gain de cause en plénière. «C'est possible si Ensemble à Gauche revient à la raison, espère le Vert François Lefort, l'un des rapporteurs de minorité. Il est évident que tout ceci se passe sur fond de liquidation de l'ère Barthassat, mais tout n'est pas à jeter dans ce qui a été fait! En l'occurrence, ce projet de télécabine est le seul à pouvoir offrir une liaison tangentielle dans cette région, en attendant un diamètre ferroviaire qu'on n'obtiendra pas avant plusieurs décennies. La télécabine a le mérite d'être légère, pas chère et démontable.»

«Alors que notre système de transport converge vers le centre-ville, cette télécabine pourrait offrir une liaison tangentielle intéressante et qui pourrait même devenir indispensable au vu des développements urbains prévus sur ce tracé, que ce soit en termes d'emplois ou d'habitants, renchérit le conseiller d'État chargé des Infrastructures, Serge Dal Busco. Il vaut selon moi la peine de se donner les moyens de l'étudier.»

Selon l'Office cantonal des transports, la télécabine peut offrir des capacités comparables à celles d'un tram, mais à de moindres coûts de construction et d'exploitation. Autres atouts soulignés: des émissions de gaz carbonique inférieures à celles de tout autre type de transport public et une vitesse commerciale plus élevée. Offrant plusieurs correspondances avec les lignes de tram, le parcours de Bardonnex au P47 se ferait en trente-quatre minutes. Six stations intermédiaires seraient prévues, notamment aux Cherpines et à Bernex où sont prévus de nouveaux quartiers. Un passage sur rail serait nécessaire pour contourner Palexpo.

Un plan pour le fret

«Il faut veiller à attribuer la route en priorité à ceux qui n'ont pas d'alternative et en ont vraiment besoin.» C'est en déroulant ce tapis rouge au transport professionnel que le conseiller d'État Serge Dal Busco a présenté mercredi le premier plan d'action de l'État pour les marchandises et la logistique urbaine. Le document, qui sera soumis au Grand Conseil, a été élaboré en concertation avec 80 acteurs du secteur. Et cela alors que «les professionnels se plaignent depuis des années d'être les parents pauvres de la politique des transports», selon Nathalie Hardyn, de la Chambre de commerce.

Le plan énumère 22 actions concrètes visant à faciliter les livraisons à Genève. Un système de bornes lumineuses doit par exemple être testé à la rue du Rhône pour signaler les usages abusifs des places de livraison; la création d'un disque réservé aux professionnels et indiquant l'heure d'arrivée est évoquée. Une structure de distribution à proximité du centre-ville, par exemple à La Praille, permettrait de décharger les marchandises des gros camions et de livrer en zone urbaine avec des véhicules mieux adaptés. En ville, on envisage des sas de livraison, des box fermés permettant de déposer en toute sécurité les colis que le destinataire récupérera plus tard. Promouvoir la reprise des emballages par les livreurs permettrait de réduire les allées et venues, et de libérer de l'espace dans les commerces. Le texte veut aussi promouvoir le recours au rail pour acheminer le matériel des chantiers ou évacuer les déblais. **M.M.**