

Mobilité

Annemasse se soude à Genève par le rail

La pose des voies ferrées de la nouvelle ligne de tram a commencé. Le tram 17 pourrait avoir Lancy pour terminus genevois

Marc Moulin

@marc_moulin

Que se passait-il en 1958 à la rue de Genève, à Gaillard? On déferait les rails du tram qui, depuis 1883, reliait Genève à Annemasse. Et que s'y passait-il mardi? On soudait les premiers rails du nouveau tram qui reliera à nouveau les deux cités, dès décembre 2019.

Les autorités françaises et suisses ont célébré ce bégaiement de l'histoire en infligeant des chaleurs de 2300 degrés aux pièces métalliques qui vont essaimer sur les deux gros kilomètres séparant Moillesulaz du parc Montessuit, terminus provisoire de ce premier redéploiement transfrontalier du tram. On soude à tour de bras dans le coin. Il y a une vingtaine de jours, on raccordait les rails suisses et français dans le boyau du CEVA. Les deux infrastructures entreront en service ensemble.

Le suspense règne toutefois sur la suite du chantier du tram.



Les autorités se sont initiées à la soudure. LUCIEN FORTUNATI

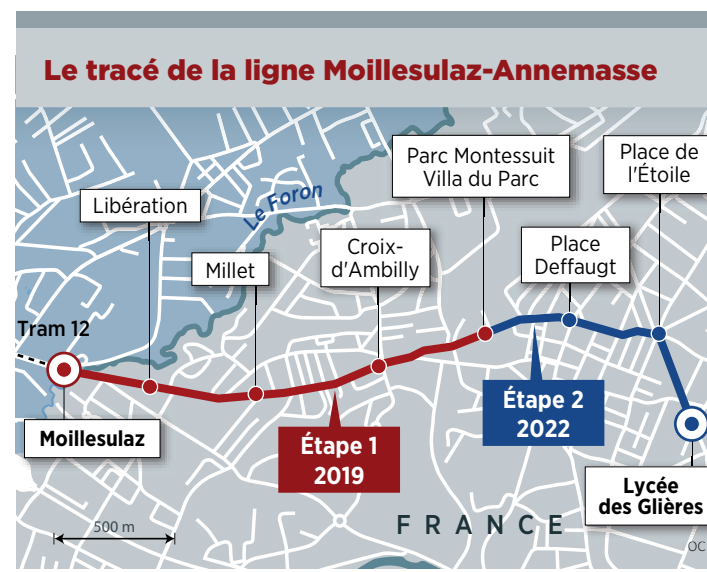
L'axe comporte une deuxième étape, de 1,3 kilomètre, entre le centre d'Annemasse et le quartier du Perrier. Ce tronçon, dont la réalisation est prévue, dans la foulée du premier, entre 2020 et 2022, n'est pas encore financé: il manque 9 millions d'euros sur les 28 millions du devis.

Histoires de sous

Alors que la Confédération a pris part au financement du premier tronçon, à hauteur de 40%, soit près de 60 millions de francs, dans le cadre du projet d'agglomération de première génération, le Conseil fédéral se refuse à contribuer au

second tracé, plus éloigné de la frontière. En septembre, dans son rapport d'examen concernant la troisième génération, le gouvernement suisse l'a exclu de la liste des mesures pertinentes pour le projet d'agglomération. Son rapport d'examen affirme qu'il doit être démontré que l'impact principal de la mesure se localise sur la partie suisse du Grand Genève.

Que faire? «Nous irons jusqu'au bout de nos ambitions», promet Jacqueline de Quattro, conseillère d'État vaudoise, venue assister à l'événement en tant que partenaire de l'agglomération. Son homologue genevois Serge Dal Busco



veut «tout faire pour compléter ce qui doit l'être». Tous deux comptent encore obtenir l'appui fédéral dans le cadre de la quatrième génération de projets d'agglomération, à réaliser dès 2023. Ils espèrent que la concrétisation progressive des objets issus des premières générations adoucira Berne.

Côté français, le verdict fédéral a douché les espoirs: on ne compte plus guère sur Berne et on s'impatiente car attendre un geste de la Confédération signifierait retarder le lancement de l'extension. «Il faudra se mettre autour de la table pour rassembler un financement, mais cela ne pourra pas

attendre le quatrième projet d'agglomération», lance Christian Dupessey, maire d'Annemasse, à l'adresse du ministre genevois. Une façon de miser sur une contribution du Canton? «Je n'ai pas entendu cela», réagit Serge Dal Busco. Genève avait initialement promis de participer à la première étape de ce tram. Mais c'était avant que le vote populaire de 2014, rejetant le financement de P+R en France, ne vienne geler ce type d'apport.

Des discussions serrées sont donc en vue. En attendant, on peaufine le fonctionnement de la future infrastructure. Le tram

d'Annemasse portera le numéro 17 et s'ajoutera, avec une cadence aux huit ou neuf minutes, aux passages de l'historique tram 12, dont les cadences seront maintenues à environ quatre minutes.

Cap sur Lancy-Pont-Rouge

Jusqu'où ira le 17? Des études sont encore en cours et la décision du Conseil d'État est attendue en novembre. Mais Lancy-Pont-Rouge a les faveurs de la cote comme futur terminus de la nouvelle ligne. Avec la mise en service du réseau ferroviaire Léman Express, dont Pont-Rouge sera une des stations principales, on s'attend en effet à un surcroît de demande sur l'axe des Acacias.

On ne trouve plus grand monde pour miser sur la résurrection d'un tram direct entre Chêne et Cornavin, comme le 16 l'aurait jusqu'en 2011. «Le CEVA remplacera la ligne 16, qui n'est plus un sujet», assure Anne Hornung-Soukup, présidente des TPG.

Avec le CEVA et le tram, la région annemassienne se rapproche du centre de Genève. Sur le tracé, les communes en profitent pour parler requalification urbaine. Gentrification en vue? «Le risque existe, mais les outils pour l'éviter aussi», estime Guillaume Mathelier, maire d'Ambilly. Sa Commune a investi 4 millions d'euros dans le foncier pour garantir le maintien de logements sociaux.