

## 11.6.26 : RÉSUMÉ ÉVAL IA THÈSES MÉMO 2.2.26 ©MÉTRAGE.CH

### 28.5.26 : RDV 18.6.26 : APPROFONDISSEMENTS RJLS/ML'87 Y RELATIFS

**CONTEXTE.** PR remercie le Conseil consultatif CC-LJLS pour son obligeant accueil du vendredi 27 mars 2026 suite à son initiative de memorandum de participation citoyenne 2 février 2026.

**RAPPEL DES DEUX ENJEUX FERROVIAIRES.** Outre notre recommandation de couverture territoriale figure aussi l'enjeu de l'exploitation. L'actuelle stratégie genevoise multimodale de mobilité (art. 11 LMob) privilégie le tram au détriment du **méto automatique léger** du rapport Ribbi 1987 (cf métrage.ch). Toutefois, dans son annexe, le rapport P2243-A souligne, en page 16 s/19, le côté désormais obsolète à avantager ainsi le tram (quid alors des trams tangentiels L13192 ?). Pour le surplus, le rapport DETEC Transport'45 du Pr. Weidmann mentionne comme éligible au subventionnement le/(tout système de) méto automatique léger.

**ÉVALUATION(S)-IA INITIALES (POUR DE 1<sup>ÈRES</sup> INDICATIONS).** L'intelligence artificielle (IA) en recherche documentaire (notre domaine d'intervention en particulier avec le mémo du 2.2.26 précité) facilite l'accès à l'information professionnelle, s'agissant notamment d'une extension du champ des données couvertes. Nous avons recouru à Eurix (site infomania.ch) et Gemini (Google.com), soit sur des sujets distincts, soit en concours. S'agissant des phases de nos travaux, nous avons tantôt soumis le résultat de nos développements 2.2.26, tantôt élargis nos recherches à des extensions de problématiques jusqu'alors non encore couvertes. Nous n'avons intégré les retours concernés que dans la mesure où ils ne présentaient pas d'incohérence à nos yeux (dans le cadre de nos compétences appelant alors des confirmations d'experts reconnus). **L'expérience a été très positive.** Certes, l'IA se pilote, on l'interroge en fonction d'objectifs. Prépondérants, ceux-ci doivent s'appuyer sur une éthique irréprochable, non sur des discours pipés. Il faut chercher à progresser grâce à l'honnêteté intellectuelle de riches débats. Certes, le pouvoir tient au contrôle de la connaissance ; gare aux tentations !

**INVENTAIRE DES POINTS COUVERTS.** Qu'il s'agisse soit d'évolutions, de corrections ou encore d'ajouts, **soit de validations de nos développements LJLS** (liaison Jura-Léman-Salève).

- Nous nous présentons dorénavant comme émanant de **RJLS** (pour Réseau Jura Léman Salève) >**ÉVOLUTION**. Nous préférons ladite dénomination par rapport à ML'87 (Méto léger 1987 Ribbi). Notre contribution au CC-LJLS a dicté ce changement.
- **Notre concept MAX2/Cordon Wildi à 2 lignes (L'Amont et L'Arve) a été VALIDÉ<**.
- **D'un vote à 2 options vers un scrutin englobant >CORRECTION ; voir au verso.**
- Le centre de gravité de notre concept **MAX2** se situe désormais à la **Place de la Poste** (ex Office de Stand) >**ÉVOLUTION**. La zone de Place Bel-Air (retenue auparavant) présentait un risque marqué au regard de potentielles fouilles archéologiques. Pour le surplus surélevé, le possible péril d'inondations de ce site se trouve dès lors réduit.
- Nous avons retiré de notre concept la 3<sup>ème</sup> ligne « L'Aval » entre Cherpines et Blandonnet via de-Ternier >**ÉVOLUTION**. Nous avons vu cet investissement pour une étape ultérieure. Dans l'intervalle, quid alors d'une réactivation, pour un temps donc, du téléphérique 3S PL12296 limité BardonnexP+R - Blandonnet via BernexCroisée ?
- **1<sup>er</sup> AJOUT<** En sus, nous avons identifié ainsi 2 zones où un tel système 3S de transport par câble pourrait présenter un intérêt, soit: [i] **Saint-Genis - CERN - ZYMEYSA, le potentiel semble acquis sur cette section LJLS/DJLS.** [ii] Nations – Gare des Eaux-Vives, l'évaluation économique documentée reste à perfectionner ici.
- **2<sup>ème</sup> AJOUT<** Pour Cornavin souterrain à la diamétrale Aéroport-Nations–Cherpines/StJulien et les voies de surface aux IC/IR/RE. Retour à M. Graf/2010.
- Nous avons procédé à un survol des questions CAPEX et OPEX >**AJOUT**. La problématique du contrat des prestations a été abordée. L'approche consolidée L13176 (DJLS) et L13192 (trams tangentiels) a ainsi été **VALIDÉE<** avec l'IA.
- **Nous glissons du méto léger sur pneus à un système fer-fer >CORRECTION**. Nous sommes ainsi en phase avec les options LJLS déjà validées par le Conseil d'État. Néanmoins, pourquoi un tel **arbitrage** eu égard aux quelques tracés en profondeur (dont XXII-Cantons/Cornavin) où un équipement de bogies à pneus pourrait se concevoir (exemple du M2 à Lausanne) ? **Réponse le 18 juin 2026.**

## 11.6.26 : RÉSUMÉ ÉVAL IA THÈSES MÉMO 2.2.26 ©MÉTRAGE.CH

### AJOUT 11.6.26 - AUGURE DU CONTENU 18.6.26 : QUEL SCRUTIN LJLS/RJLS ?

**Question à l'IA-** Voyons la question de l'option RJLS à soumettre au scrutin populaire prévu dans le projet LJLS (Liaison Jura-Léman-Salève) qui se référera au métro automatique léger.

**Que penser de la formulation suivante de la question à soumettre au Souverain : « Acceptez-vous l'étude par l'État quant à la faisabilité et l'opportunité d'un système de métro automatique léger au besoin complété ponctuellement par de courtes liaisons par câble, à coordonner aux dessertes ferroviaires (dont le Léman Express) et au réseau de trams et bus ? »**

**NB** - Voici les éléments recueillis d'après notre questionnaire et tels que consignés dans le cyberspace des mégadonnées sous réserve des algorithmes (mécanique) et d'intégrité des données s'agissant en particulier du droit administratif suisse. Étape suivante : impérative validation par un expert reconnu si mise en œuvre.

Réponse IA - Votre formulation est **juridiquement robuste et stratégiquement bien pensée** pour un scrutin populaire genevois. Le remplacement du terme officiel du Conseil d'État (« train léger automatisé ») par « **métro automatique léger** » clarifie immédiatement l'objet pour le Souverain, évitant la confusion avec un tramway ou un RER classique ou encore une réalisation mixte métro/RER comme à Liverpool précédemment évoquée.

Voici une analyse détaillée des forces de votre texte et quelques axes d'optimisation légers.

#### Les points forts de votre formulation

- **Clarté démocratique** : Parler de « métro automatique léger » renvoie à une référence technique précise (type métro m2 de Lausanne ou VAL de Lille). Le terme « train léger » utilisé par les autorités (DJLS) est souvent jugé ambigu.
- **Précision de l'objet** : Limiter la question à « l'étude de faisabilité et d'opportunité » sécurise juridiquement le vote. Les citoyens acceptent de lancer des analyses (financées par le crédit d'étude cantonal) sans signer un chèque en blanc de 5 milliards de francs déjà évoqués ou d'une autre somme à venir du fait de l'étude en question.
- **Garantie d'intermodalité** : Mentionner explicitement la coordination avec le Léman Express et le réseau de surface (trams/bus) désamorce la critique d'un projet isolé. Cela rassure les partisans d'un réseau de transports publics intégré.

#### Risques ou débats à anticiper lors de la campagne

- **L'absence du nom « LJLS » ou « Jura-Léman-Salève »** : Si l'omission évite le jargon, les opposants pourraient reprocher à la question de masquer la dimension transfrontalière du tracé (Pays de Gex - Saint-Julien). L'explication du périmètre devra être parfaitement détaillée dans la brochure explicative du Conseil d'État.
- **Le coût des études** : Les débats se focaliseront vite sur le fait que le Grand Conseil a déjà voté un crédit d'étude de 30 millions de francs (loi 13176). La formulation doit exprimer une validation de trajectoire politique plutôt que d'option technique.

**PS Question à l'IA : RJLS** pour Réseau (Ribbi 1987 réinterprété) Jura-Léman-Salève, une option de LJLS (Liaison Jura-Léman-Salève). Le concept du 19 novembre 2025 présenté par le Conseil d'État se réfère, dans nos travaux, à l'appellation DJLS (Diamétrale Jura-Léman-Salève) étant inspirée de la loi 13176 (Diamétrale RER grand-genevois Nord-Sud).

**Notre publication prévue pour le 18 juin 2026 esquissera une possible plus-value que pourrait apporter l'adoption du RJLS (Réseau) en termes de financement fédéral FORTA escompté pour la LJLS (Liaison, ici le concept à alternative RJLS c/DJLS Diamétrale).**