

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

### RDV 11 JUIN 2026 : N/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 Euria (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<**
- **Nous passons d'un vote à deux options vers un objet englobant >CORRECTION.**
- 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 4 juin 2026.**