Zeitschrift: Revue suisse : la revue des Suisses de l'étranger
Herausgeber: Organisation des Suisses de l'étranger
Band: 46 (2019)
Heft: 5

Artikel: Le Léman Express va faire sortir Genève de ses murs
Autor: Herzog, Stéphane
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-912781

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 04.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Le Léman Express va faire sortir Genève de ses murs

Dès le 15 décembre, la région genevoise disposera d'un réseau ferroviaire à haut débit. Le Léman Express reliera Genève à des villes suisses et françaises. Il devrait permettre une baisse de 12 % du trafic motorisé. Une révolution.

STÉPHANE HERZOG

Genève est une ville internationale, elle crée des emplois en masse, mais demeure dans ses murs, sans trop se soucier de son arrière-pays, qui est la fois vaudois et français. Cette vision nombriliste a trouvé son paroxysme en 2014, année où les Genevois, poussés par le parti populiste MCG, ont refusé de participer au financement de parkings dans la périphérie française. Or ces ouvrages visaient à soulager la ville d'un peu de son trafic motorisé. Elle enregistre aujourd'hui 630 000 passages à la frontière chaque jour.

L'entrée en service du Léman Express, prévue le 15 décembre, va mettre fin à cette schizophrénie. Avec son Réseau Express Regional (RER), Genève sera reliée au reste de l'agglomération d'un million de personnes. Les habitants de la ville pourront aller faire des achats en France voisine en 15 minutes. Les travailleurs frontaliers installés en Haute-Savoie accéderont directement au cœur de la ville en prenant le train depuis Annecy, Thonon ou Saint-Gervais. La cité verra deux nouvelles gares centrales émerger, celles de Lancy Pont Rouge et celle des Eaux-Vives. Elles seront flanquées chacune d'un nouveau quartier et accueilleront des infrastructures publiques et des entreprises. Trois nouvelles haltes seront proposées.

Une rame du Léman Express arrive à la nouvelle gare de Lancy Pont-Rouge. C'est l'une des trois nouvelles haltes genevoises de ce RER.
Photo Keystone

Le gain en espace devra être protégé

L'objectif de cette opération gigantesque, d'un coût de 1,6 milliard de francs? Diminuer le trafic automobile, dans un centre où les habitants sont déjà 42 % à vivre sans voiture. L'entrée en service du Léman Express devrait permettre une diminution du trafic de 12 %, ce qui est énorme. En effet, la baisse de 7 % du trafic qui est enregistrée chaque été à Genève libère déjà sensiblement l'espace public. Pour que ce gain en «vide» se maintienne, l' État devra accompagner le mouvement avec des mesures de restriction du trafic, afin d'éviter que la fluidité routière gagnée ne soit comblée par de nouveaux véhicules, «comme cela a été le cas après le lancement du RER à Zurich», rappelle Vincent Kaufmann, professeur d'analyse de la mobilité à l' École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL). Le Canton devra aussi répondre aux demandes faites par les habitants en matière de zones piétonnes et de mobilité douce.

Le Canton osera-t-il restreindre l'accès des voitures à Genève? Une nouvelle loi sur la mobilité prévoit de donner la priorité aux transports publics dans l'hypercentre et dans les centres urbains secondaires. Ce texte est un compromis, puisque Genève a gravé dans sa Constitution le principe de complémentarité des transports publics et privés. Il a également l'obligation de compenser toute suppression de place de parking. Ce système a généré le chaos dans des lieux centraux de la ville, comme à Cornavin ou place Bel Air.

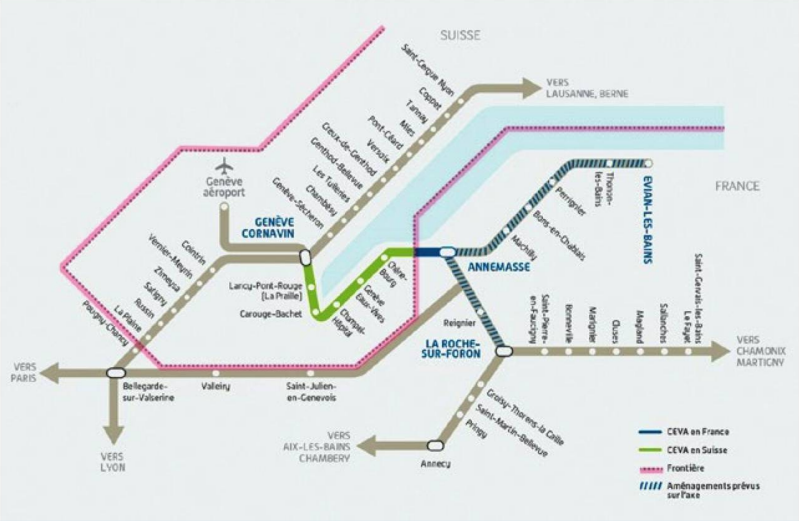
Pousser les pendulaires à laisser leur voiture au garage

Autre cheval de bataille du Canton, la lutte contre le stationnement automobile. Actuellement, seuls 40 à 50 % des usagers paient leurs places de parking. Certains pendulaires optent pour un stationnement illicite, avec des amendes de 40 francs, jugées «économiques». L'État promet de serrer la vis. L'offre de places gratuites par les entreprises est aussi dans son viseur. Elles pourraient être converties en revenu, et être taxées fiscalement. Dans une ville dénuée de zones piétonnes, l'arrivée du Léman Express devrait être accompagnée «de plusieurs projets communaux visant à rendre piétonnes ou à priorité piétonnes des rues et places du centre», indique Yann Gerdil-Margueron, responsable de l'information et de la communication à l'Office cantonal des transports.

«C'est une occasion rêvée, car avec une baisse de 15 %, ces aménagements seront indolores», indique Vincent Kaufmann. Pour ce spécialiste, le contexte politique et social est favorable à des changements. «Le PDC a changé d'avis sur ces questions et cela modifie les équilibres politiques. Il faut aussi tenir compte de la vague verte et des craintes liées au climat.» Historiquement, la question de la mobilité a toujours été fortement clivée entre la gauche et la droite.

Genève avait fait le choix de la voiture

Genève sort d'une longue période d'enfermement. Avant 1914, la région disposait d'un réseau ferré de 125 kilomètres de long entre la Suisse et la France. «Le projet du CEVA (la ligne qui relie Annemasse à Genève: ndlr) a mis un siècle à se réaliser à cause notamment des deux guerres, qui ont refermé les frontières. Après 1945, Genève a opté pour la voiture», déclare le député démocrate-chrétien Guy Mettan. Cet ancien journaliste s'est mobilisé pour la réalisation de ce chaînon manquant entre les deux pays, prévu par une convention signée en 1912. «Le retard a été long, mais il a été comblé assez vite, étant donné la taille gigantesque de ce projet», commente l'ancien président d'Alprail, association qui a soutenu le CEVA.



Un train toutes les dix minutes et 45 gares

Le Léman Express s'étendra sur 230 kilomètres et desservira 45 gares en France et en Suisse. Il fonctionnera avec 40 trains. En semaine, un train partira toutes les dix minutes dans chaque sens. Doté de six lignes, ce RER attend 50 000 passagers par jour. Il reliera des points névralgiques de la ville et du canton: gare de Cornavin, aéroport de Cointrin, hôpital cantonal. Il connectera les deux rives de la ville. Le réseau servira aussi pour des déplacements extrarégionaux. Il sera possible, par exemple, d'aller à Lausanne ou Martigny à partir des Eaux-Vives ou de Pont-Rouge, grâce aux trains du Regio Express. (SH)

Ceux qui ont visité les tunnels et les gares en construction font part de leur étonnement devant les dimensions de l'ouvrage. «Les gares de Lancy Pont-Rouge et des Eaux-Vives ont des quais de 320 mètres de long et des voies doubles, les gares sont immenses, c'est gigantesque!», raconte Vincent Kaufmann.

Des failles du côté de la France

«Pour cette ville-canton, sans vrai territoire, il y avait une difficulté psychologique à changer d'échelle. Avec le RER, nous allons sortir des frontières du canton», dit Guy Mettan. Cependant, des spécialistes de la mobilité pointent des faiblesses susceptibles de faire dérailler le système. Le Léman Express sera conduit par des mécaniciens suisses et français sur des rames suisses (Stadler) et françaises (Alstom). Ce mélange de styles est une possible source de problèmes. Des retards dans l'exécution des parkings-relais (P+R) français pourraient freiner le recours au train des pendulaires. Par ailleurs, le réseau ferroviaire de la SNCF serait vétuste et peu adapté à un RER. «À des endroits, il n'y a pas de ligne double et les aiguillages sont opérés manuellement. En cas de pépin, cela pourrait provoquer des retards sur tout le réseau», indique Vincent Kaufmann. Le spécialiste cite comme expérience ratée, le RER bâlois, qui nécessite un changement de train pour passer d'un pays à l'autre.