

Comment rendre le réseau de transports du Grand Genève plus attractif?

Léman Express L'Association transports et environnement livre ses recommandations pour améliorer la mobilité ferroviaire de la région. Certaines mesures pourraient être appliquées rapidement.

Emilien Ghidoni

Bien, mais peut mieux faire: c'est le constat posé par la section genevoise de l'Association transports et environnement (ATE) concernant la mobilité dans le Grand Genève. Dans un rapport publié ce lundi et réalisé en collaboration avec l'Association Rail Dauphiné Savoie Léman (ARDSL), elle livre des pistes d'amélioration pour pousser plus d'habitants à prendre les transports en commun.

«Nous avons identifié de nombreux points bloquants, notamment sur le réseau ferroviaire, expose Caroline Marti, présidente de l'ATE Genève. Nous proposons quelques pistes d'amélioration, qui permettraient de renforcer l'utilisation du train à Genève et en France voisine.»

Favoriser les loisirs

Le but de ces recommandations est de combler les grandes disparités dans la couverture du ter-



Une rame du Léman Express, train qui relie le canton à la France voisine, circulant sur le viaduc de la Jonction. Bastien Gallay

ritoire. «Celle-ci est notamment due à une vision de la mobilité limitée aux flux domicile/travail, restreignant la desserte hors des heures de pointe. Ainsi, les déplacements pour les loisirs sont souvent laissés-pour-compte», déplore Pascal Vuichard, membre du comité de l'ATE.

Il rappelle aussi que près de 75% des utilisateurs du Léman Express empruntent le train sans traverser la frontière. «Des renforcements doivent donc se faire des deux côtés de la frontière.»

Sur le territoire genevois, la plupart des mesures avancées par l'ATE nécessitent des amé-

nagements au préalable. «Une fois que la seconde ligne Genève-Lausanne sera réalisée, il serait par exemple intéressant de dédoubler les rails dédiés au Léman Express, suggère Pascal Vuichard. Pour l'instant, les trains circulent en voie unique de Cornavin à Coppet. Cela les oblige à faire de longs arrêts en gare pour pouvoir se croiser. À terme, on pourrait même imaginer des trains jusqu'à Nyon!»

Afin d'augmenter la capacité de transport, l'association suggère aussi d'investir dans de meilleures rames. «Là-dessus, nous saluons la volonté de la Confédération et du Canton d'acheter des nouvelles rames à deux étages d'ici à 2032», sourit Caroline Marti.

Une cadence à la demi-heure

Du côté français, l'idéal serait de disposer d'une cadence homogène à la demi-heure au départ d'Annemasse vers toutes les directions, estime Pierre Hofmann, membre de l'ARDSL. «C'est seu-

lement comme cela que l'on convaincra les Haut-Savoyards de privilégier le train à la voiture», plaide-t-il.

Plusieurs mesures simples permettraient d'augmenter la capacité des trains à court terme du côté français. «Rien qu'en augmentant le matériel roulant, on pourrait parvenir à un horaire cadencé sur plusieurs lignes partant d'Annemasse, relève Pierre Hofmann. Il faudrait aussi régler des problèmes de coordination. Par exemple, les voyageurs en direction d'Évian n'ont que trois minutes pour changer de quai en gare d'Annemasse.»

Des projets à long terme

Autre possibilité: améliorer la signalisation. «La plupart des feux ferroviaires entre Annecy et La Roche-sur-Foron sont encore activés manuellement. Les trains ne circulent pas entre 22 h et 6 h du matin. Si on les automatisait, on pourrait largement augmenter l'amplitude horaire», avance-t-il.

Du côté des bus et des trams, l'ATE suggère de créer une extension de la ligne 12 pour rejoindre le quartier de Belle-Terre. D'autres prolongations sont évoquées, comme celle de la ligne 8 jusqu'au téléphérique du Salève, au lieu de l'actuel terminus à Veyrier. «Pour le futur bus à haut niveau de service qui reliera Vernier au Pays de Gex, nous espérons que les infrastructures seront conçues de manière à ce que, à terme, elles puissent accueillir un tram», indique Caroline Marti.

À plus long terme, les deux associations ont esquissé une suggestion de tracé pour la future ligne Jura-Salève souhaitée par le Conseil d'État en complément au réseau Léman Express. «Nous espérons surtout que ce projet ne s'arrêtera pas aux limites du canton. Il faut penser cette ligne avec des points d'ancrage tant dans le Pays de Gex que du côté de Saint-Julien», plaide Caroline Marti.