

Le Léman Express inaugure sa nouvelle ligne Annemasse – Genève Aéroport

Grand Genève La liaison évite la gare Cornavin en passant par le tunnel du Furet. Elle démarre en douceur, avec neuf liaisons par jour.

Emilien Ghidoni

C'est une bonne nouvelle pour les employés de Cointrin et les voyageurs matinaux. Dès le 14 décembre, une nouvelle ligne du Léman Express (L7) reliera Annemasse à Genève Aéroport en passant par Chêne-Bourg, les Eaux-Vives, Lancy-Bachet et Lancy-Pont-Rouge.

Inaugurée ce mardi, la liaison évite la gare Cornavin déjà saturée en passant par le tunnel de Châtelaine, plus connu sous le nom du tunnel du Furet. Elle permet de relier Annemasse à Cointrin en vingt-quatre minutes, grâce à cet ouvrage long d'un kilomètre.

Bénéfique au tourisme

Une fierté transfrontalière, comme le rappellent le conseiller d'État Pierre Maudet et le maire d'Annemasse, Christian Dupessey, lors du voyage inaugural à bord de la L7. «C'est une nouvelle étape pour ce réseau qui a déjà surpassé toutes les at-

tentes, se réjouit l'élu français. Le Léman Express irrigue toute la Haute-Savoie et la Suisse romande, contribuant aussi au tourisme.»

Cette nouvelle ligne facilitera l'accès à l'aéroport, sans devoir passer par la gare Cornavin, qui sera bientôt en travaux. Une aubaine pour les touristes en partance et à destination des Alpes françaises. Elle permettra aussi de décharger un peu le réseau Léman Express, déjà saturé avec près de 80'000 passagers par jour et dont la quantité de voyageurs augmente de 5% par an.

Entre Lancy et Annemasse, la L7 offrira 12% de places assises en plus aux heures de pointe par rapport à aujourd'hui. Enfin, elle permet de faire circuler des trains 24 h/24 jusqu'en France, alors que cette offre s'arrêtait à Chêne-Bourg auparavant.

Montée en puissance prévue

Pour l'instant, seules neuf circulations sont programmées par jour sur la ligne, quatre le matin

dans le sens Annemasse – Aéroport et cinq en fin d'après-midi et en soirée dans l'autre direction. Mais les CFF, qui opèrent la ligne avec la SNCF, prévoient d'augmenter progressivement la cadence. «L'offre est encore faible. Mais nous avons mis le pied dans la porte, ou plutôt dans le tunnel», sourit David Fattebert, directeur régional des CFF pour la Suisse romande.

Il est aussi prévu de prolonger certains de ces trajets jusqu'à Vernier, deux fois le matin et une fois dans l'après-midi. Cela permettra de renforcer la desserte de la commune et de la zone industrielle avoisinante.

«Le lancement de ce train démontre qu'en attendant les grands projets ferroviaires comme la liaison Jura – Salève, nous pouvons déjà améliorer le réseau en exploitant au maximum les infrastructures existantes», souligne Pierre Maudet. Cette nouvelle liaison n'a en effet presque rien coûté, puisque le tunnel du Furet existait déjà



La ligne L7 est entrée en gare de Genève Aéroport pour la première fois mardi. Elle reliera les deux branches du Léman Express. Keystone

pour le transport de marchandises. «Proposer une ligne qui ne passe pas par Cornavin, c'est aussi penser notre réseau d'une autre manière, traverser différemment le canton. Le Furet, ce petit animal, nous a ouvert un

chemin dans la jungle urbaine», plaisante le magistrat en charge des transports, avant de rappeler que le tunnel se nomme ainsi en référence à un peintre genevois et non pas au mustélidé. Mais son affectation aux trains

de voyageurs n'a pas été chose simple pour autant. L'idée a germé il y a deux ans, mais sans être intégrée dans la planification helvétique.

«Il a fallu batailler ferme, se souvient David Fattebert. Mais la greffe a finalement pris. Désormais, le Grand Genève peut se targuer d'avoir un des plus grands réseaux ferroviaires transfrontaliers d'Europe, mais aussi la première ligne transversale ne passant pas par la station centre (ndlr: Cornavin).»

La L7 sert donc de «trait d'union» entre les deux branches du Léman Express, l'une reliant Cornavin à La Plaine et l'autre à Annemasse.

Il faudra désormais s'assurer que la mayonnaise prenne pour cette nouvelle ligne. Si c'est le cas, l'offre ne devrait pas tarder à s'étoffer sur toute la journée. Les rames à double étage devant augmenter de moitié la capacité du Léman Express d'ici 2032 devraient aussi pouvoir circuler via le tunnel du Furet.