

Mobilité



Le Léman Express va irriguer une vaste région

Le plus grand réseau ferroviaire transfrontalier d'Europe a été inauguré en fanfare jeudi. Sa mise en service dimanche aura un impact jusque dans le Chablais

Renaud Bournoud,
Marc Moulin

Le Léman Express prendra toute sa dimension pour les usagers dès dimanche avec la mise en service de l'entier du parcours. Son cœur est très calvino-genevois avec le nouveau tracé du CEVA (Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse), mais le réseau franco-suisse se prolonge dans le canton de Vaud. Plus de 240 trains RER circuleront chaque jour de part et d'autre de la frontière.

Jeudi était le temps des officiels et des officialités. Les cérémonies d'inauguration du Léman Express ont démarré en terre vaudoise à Coppet pour le volet helvétique, tandis qu'une cérémonie analogue se tenait à La Roche-sur-Foron pour le volet français. Les deux assistances ont convergé en train à la nouvelle gare des Eaux-Vives. En début d'après-midi, peu après l'arrivée du train inaugural de Coppet, la double rame venue de La Roche a débarqué, avec à son bord Antonio Hodggers et le président de la région Auvergne-Rhône-Alpes, Laurent Wauquiez.

«Réponse intelligente»

Lors d'une première salve de discours, la présidente du gouvernement vaudois Nuria Gorrite a salué dans le Léman Express «l'émergence d'une vaste région qui œuvre de concert pour sa prospérité» et une «réponse intelligente et efficace» aux défis climatiques.

«Une vaste région» qui s'étend jusqu'au pied des Préalpes vaudoises. En effet, les résidents de la Riviera et du Chablais profiteront du Léman Express par extension. Par le jeu des correspondances, avec l'entrée en vigueur de l'horaire 2020 des CFF dimanche, deux trains par heure relieront Saint-Maurice à Annemasse. Avec arrêt à Montreux, Ville-neuve et Aigle. Ce nouvel ho-

«Je vous le dis, j'aime le Léman Express!»

Simonetta Sommaruga
Conseillère fédérale

raire permettra aussi la desserte chaque heure de la gare de Bex.

À l'approche de la Versoix, le saut qualitatif de l'offre est plus important. Quatre lignes Léman Express relient Coppet à Annemasse, puis Annecy ou Saint-Gervais ou encore Évian-les-Bains. Soit un réseau RER de 230 kilomètres qui dessert 45 gares et attend 50 000 voyageurs par jour. Le coût du tronçon du CEVA qui

permet de relier la France à la Suisse avoisine les 2 milliards.

L'ombre de la grève

Le patron des CFF, Andreas Meyer, a évoqué jeudi «le projet le plus complexe» qu'il n'ait jamais vu: «Il y avait tellement de détails, plus de un million, qui ont dû être réglés.» La conseillère fédérale Simonetta Sommaruga s'est, elle, montrée sentimentale pour ce projet centenaire: «Je vous le dis, j'aime le Léman Express!»

Moins romantique, la grève en France était sur toutes les lèvres dans les discussions en aparté. La plupart des interlocuteurs invitent à ne pas se focaliser sur des troubles qui pourraient se limiter à quelques jours. Des informa-

tions quant aux éventuelles perturbations seront communiquées samedi en fin de journée alors que la mise en service intégrale du réseau est prévue dimanche dès 5h du matin.

Fête populaire

La fête populaire sera, elle, organisée ce week-end. Plus de 100 animations sont prévues dans quelque 25 gares du réseau. Le moment historique aura lieu dimanche avec la rencontre des deux premières rames Léman Express en gare de Cornavin. Un café-brioche sera servi pour l'occasion.

Programme des festivités:
www.lemalexpress.com

Un réseau complexe piloté depuis Lausanne

La tension? Elle ne se fait pas ressentir. «On est prêts», affirme tranquillement Patrick Michaud, responsable du Centre d'exploitation Ouest des CFF. C'est là, dans un austère immeuble lausannois proche de la gare, que sera gérée à distance la ligne du Léman Express, dont le dernier tronçon (Lancy-Pont-Rouge - Annemasse) ouvre dimanche au grand public. «La première rame partira de Coppet à 5h04», précise-t-il.

À l'intérieur du bâtiment, passé les sas de sécurité, un petit bijou de technologie. Aussi grand qu'un hall de gare, l'espace est équipé de centaines d'écrans. Il y en a près d'une dizaine pour chaque collaborateur, 250 personnes qui se relaient aux commandes 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. «Nous gérons la plus grande partie du réseau romand, hormis les secteurs de Tavannes, de la Broye, de Val-orbe et de Saint-Triphon, ainsi qu'un petit bout du Jura», indique Patrick Michaud. Avant d'ajouter: «Il y a aussi la gare de Lausanne, dont nous récupérerons la totalité de l'exploitation le 29 novembre 2020.» En termes de convois, d'aiguillages et de kilomètres de rails, ça fait un joli paquet!

Un défi de 2,7 kilomètres

Dans cet enchevêtrement, le dernier tronçon du CEVA s'apparente à une ligne toute simple «comportant deux voies et quelques aiguilles», relève Patrick Michaud. Sa particularité est que les convois roulent à droite. Mais le vrai défi est ailleurs... Car c'est aussi depuis Lausanne que seront exploités les 2,7 kilomètres allant de la frontière genevoise à l'entrée de la gare d'Annemasse. «Il s'agira pour nous de gérer les différences, de gommer l'effet frontière. On s'y prépare depuis des années.»

Chef circulation, Laurent Harri a participé à l'élaboration de cette

interface franco-suisse. «Les discussions ont commencé en 2009, relève ce spécialiste. Il a fallu s'assurer que la signalisation suisse s'adapte aux signaux français, créer les conditions pour gérer deux opérateurs réseau (ndlr: CFF et SNCF) et deux fournisseurs de matériel roulant, élaborer le règlement technique, se mettre d'accord sur la sécurité.» Patrick Michaud sourit. «La vie de cette ligne, c'est aussi gérer les différences de culture. Un exemple? Chez nous, un retard de cinq minutes, c'est beaucoup. En France, c'est tout à fait acceptable.»

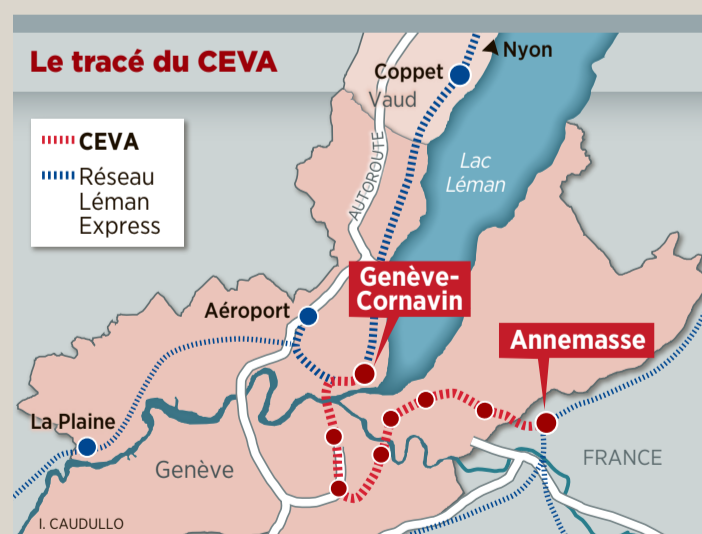
Il faudra peut-être aussi affronter la grève qui sévit de l'autre côté de la frontière. Le responsable du Centre Ouest la redoute, mais s'y est préparé. «Trois cas de figure, détaille-t-il. Les cheminots sont en grève, je peux envoyer mes trains jusqu'à Annemasse, où ils rebrousseront chemin. La grève s'arrête, et tout roule. Ou alors, le pire, cheminots et personnel d'exploitation sont en grève, et là mes trains s'arrêteront à Chêne-Bourg, voire à Genève-Eaux-Vives déjà, avant de rebrousser chemin. Mais ça ne serait pas simple à gérer.»

En attendant, la nouvelle ligne a déjà été passablement testée. Vendredi passé, le chef circulation Enes Blazeovic a dirigé sous nos yeux, en direct, l'un des derniers convois «d'essai», parti à 16h30 de Cornavin. Dans le centre, le rush est attendu quelques minutes après, à l'heure des premiers pendulaires, quand le nombre de trains en circulation enflera considérablement. On nous demandera alors gentiment de quitter les lieux afin de ne pas déranger ces «aiguilleurs» dont la concentration doit être sans faille. «Celui qui gère le secteur de la gare Cornavin ne reste pas plus de deux heures de suite devant ses écrans», nous souffle Enes Blazeovic. **Xavier Lafargue**

120 000 personnes habitent à moins de 500 m des haltes

Longue de 16 kilomètres, la nouvelle ligne relie les gares de Cornavin, des Eaux-Vives et d'Annemasse. D'où son acronyme CEVA. Cette ceinture ferroviaire, en territoire urbain, est en grande partie enterrée. Elle est jalonnée de cinq nouvelles stations dessinées par l'architecte français Jean Nouvel. Le nouveau parcours qui relie les deux rives irrigue des zones très densément peuplées. Ainsi, plus de 120 000 personnes habitent à moins de 500 mètres d'une des nouvelles haltes, selon les calculs des promoteurs du projet. La construction du nouveau tronçon connecte le réseau CFF à celui de la SNCF. La mise en service du CEVA permet ainsi le déploiement complet du Léman Express, «le plus grand réseau RER transfrontalier d'Europe» entre Coppet et Annemasse.

Mais le chemin aura été long pour arriver là. La première trace du projet remonte à 1881, avec la signature d'une convention franco-suisse pour la réalisation d'une liaison ferroviaire entre Annemasse et Genève. Sept ans plus tard débute l'exploitation du tronçon Eaux-Vives - Annemasse. Au début



du XX^e siècle, des études sont réalisées pour la deuxième partie du tracé du CEVA entre Cornavin et les Eaux-Vives. Mais la période est tourmentée, et la conjoncture économique difficile.

Le projet sommeille jusqu'au début du XXI^e siècle. En 2002, un protocole d'accord est signé entre les CFF, le Canton de Genève et la Confédération pour achever la ceinture ferroviaire avec le tronçon la Praille - Eaux-Vives. En 2009, les

Genevois disent oui au crédit pour la construction du CEVA. Le premier coup de pioche est donné le 15 novembre 2011 à la Praille. Débute alors huit années de travaux, avec des opérations parfois spectaculaires comme le «ripage» de la gare de Chêne-Bourg qui est déplacée sur des rails. La mise en service de la nouvelle infrastructure se fera avec l'entrée en vigueur de l'horaire CFF 2020, le dimanche 15 décembre.