

Les désastres d'une grève ferroviaire

Grand Genève: les grandes difficultés initiales du réseau ferroviaire Léman Express.

Eric Loutan En décembre 2019, le réseau ferroviaire Léman Express, abrégé LEX, a été inauguré et mis en exploitation après environ 20 ans de projets, de tractations gouvernementales et de chantiers conséquents. L'étendue de ce réseau est une première européenne, tout comme les ambitieux objectifs de transferts modaux afin de décongestionner et maîtriser le trafic individuel motorisé dans cette vaste région à cheval entre les cantons de Vaud, de Genève et les départements français de l'Ain et de la Haute-Savoie.

Sans porter de jugement sur les revendications des syndicats français, ces fédérations défendant le personnel ont provoqué une grève impactant catastrophiquement l'exploitation du LEX. En effet, les trains transfrontaliers subissent de plein fouet les mouvements sociaux par la suppression totale ou partielle de la circulation ferroviaire sur le territoire français. Ce qui devait être un formidable instrument de mobilité régional et transfrontalier rapprochant deux populations, pourtant voisines, mais si étrangement distantes, s'est mué en un échec cuisant pour les futurs utilisateurs pris en otage.

Ce que ce mouvement social perd de vue, ce n'est pas tant l'absence de circulations des trains en Haute-Savoie,

mais la crédibilité de toute la stratégie de la mobilité suisse axée sur les transports publics favorisant la maîtrise de l'espace, des déplacements et le développement durable.

En janvier 2020, le LEX ne fonctionne pas selon l'horaire prévu en France. Par conséquent, des pendulaires français, malgré leur envie de bénéficier de l'offre en transports publics, continuent à être automobilistes contre leur gré. De fait, la population du canton de Genève subit encore les atteintes nuisibles telles que les embouteillages, les diverses pollutions et autres contraintes détériorant la santé comme le stress. La grande fête que devait être la mise en circulation du LEX s'est transformée en cauchemar dont les effets à long terme sont difficiles à évaluer.

Un nouveau tronçon d'autoroute pour concurrencer le train

En parallèle, le département de Haute-Savoie met à l'enquête publique un tronçon d'autoroute augmentant la fluidité du trafic sur la rive sud du Léman. Un comble, sachant les coûts du LEX et la volonté de transfert modal affichée par les Autorités suisses! A ce propos, la Ville de Genève a fermement condamné ce projet et déposera une opposition; hélas, les procédures ne sont pas identiques en France... De manière

simpliste, il est à conclure qu'en France, il est plus facile de construire des autoroutes dont l'exploitation a très peu de risques d'être entravée par des mouvements de grèves contrairement au développement des transports publics dont le personnel est bien organisé syndicalement. Dès lors, le problème local français, soit la fluidité du trafic véhicules, est partiellement résolu mais devient une catastrophe régionale et transfrontalière suisse. En effet, cette nouvelle infrastructure autoroutière favorisera les pendulaires, qui n'auront pas de raison de prendre le LEX, puisque « ça roule vite et bien »!

Avec le LEX, des mesures d'accompagnement sont prévues pour une utilisation rationnelle et optimale des transports publics, comme une réorganisation ambitieuse du réseau TPG (Transports Publics Genevois) afin de rabattre les voyageurs vers les gares RER. A ce propos, 80 % de la population et 86 % des emplois se trouvent à moins de 1500 m d'une gare RER du LEX. En parallèle, d'autres mesures, qui de prime abord peuvent paraître anodines dans le cadre d'une exploitation usuelle du LEX, vont déployer des conséquences dévastatrices pour les pendulaires éconduits des transports publics français par les grèves, donc du LEX. Ainsi, le



Muss noch zusammenwachsen: Die binationale Fahrzeugflotte von SNCF und SBB setzt sich aus 17 Régionalis- (links) und 23 Flirt-Kompositionen (rechts) zusammen.

Conseil d'État de Genève projette de ne plus permettre l'acquisition d'abonnement mensuel dans les parking pour tous les pendulaires résidant hors du territoire genevois. En parallèle, une vignette dénommée «Stickt'AIR» sera mise en place le 15 janvier 2020 pour interdire la circulation des véhicules les plus polluants.

Les pendulaires français sont les grands perdants

Du côté suisse, ces mesures peuvent prêter à quelques controverses modérées touchant quelques éléments de confort dans les déplacements, car axés sur l'emploi du LEX. En France voisine, les pendulaires sont dans une situation beaucoup plus critique. Car à l'inaccessibilité involontaire aux transports publics français s'ajoutera l'inaccessibilité géographique volontaire au travail par une politique suisse contraignante sur les déplacements en voiture et leur stationnement en territoire genevois! Les syndicats français n'avaient pas perçu ces enjeux dont les conséquences sur leurs concitoyens ne se traduiront nullement par un abandon des mesures d'accompagnement décidées par les Autorités genevoises.

Du point de vue de la population suisse, cette grève a indignement entaché l'image d'une région française

souhaitant se développer conjointement avec la ville internationale de Genève, en supprimant la barrière des frontières pour les déplacements régionaux. En plus de ce déficit de crédibilité, tous les efforts pour financer des projets et mesures d'agglomération en France par les contribuables genevois et suisses pour un emploi accru des transports publics et du LEX sont anéantis et, de fait, nuiront peut-être durablement au développement du projet d'agglomération du Grand Genève.

Les pendulaires frontaliers des départements de l'Ain et de la Haute-Savoie seront les grands perdants tout comme la population genevoise qui devra encore chercher des solutions à la maîtrise du trafic individuel motorisé, alors qu'il existe... le LEX. C'est en cela que la perception par la population et les gouvernements des transports publics en Suisse et en France diffère... mais ce sont les bénéficiaires potentiels qui seront le plus lésés.

Grand Genève: Die Katastrophe des Eisenbahnerstreiks

Eric Loutan Im Dezember 2019 ist nach über zwanzig Jahren das Eisenbahnnetz des Léman Express (LEX) eröffnet worden. Sowohl die Reichweite des Netzes wie die ambitionierten Ziele bezüglich Veränderung des Modalsplits zugunsten des öV sind europäische Premieren. Der kurz darauf begonnene Streik der Eisenbahner hat die Nutzung des LEX katastrophal beeinträchtigt. Die grenzüberschreitenden Züge fielen in Frankreich ganz oder teilweise aus. Was die regionale und grenzüberschreitende Mobilität massiv verbessern sollte und die Regionen Frankreichs und der Schweiz zusammenwachsen lassen sollte, hat sich in einen schmachvollen Misserfolg verwandelt, in dem die zukünftigen Benützer zu Geiseln gemacht wurden.

Was die Organisatoren des Streiks nicht gesehen haben, ist die Tatsache, dass nicht einfach der Wegfall von Zügen, sondern die Glaubwürdigkeit der schweizerischen Mobilitätsstrategie mit ihrem Fundament des öffentlichen Verkehrs auf dem Spiel steht. Weil nun der LEX im Januar nicht funktionierte, waren die französischen Pendler weiterhin auf ihre Autos angewiesen – obwohl sie sich auf ihre Zukunft mit dem öV bereits lange gefreut haben. Damit leidet auch die Genfer Bevölkerung weiterhin unter Staus und Luftverschmutzung. Das grosse Fest hat sich also in einen unbestimmt langen Alptraum verwandelt.

Als wäre das nicht schon genug, plant das Département de Haute-Savoie einen neuen Autobahnabschnitt am südlichen Ufer des Genfersees. Der Gipfel der

Dummheit, wenn man bedenkt, wie sich die Schweiz finanziell am LEX beteiligt. Die Stadt Genf hat übrigens das Projekt deutlich verworfen und manifestiert ihre Opposition. Leider aber sind die Prozeduren in Frankreich ganz anders.

Mit dem LEX verbunden wurden Begleitmassnahmen vereinbart, wie zum Beispiel eine Verbesserung des Streckennetzes der TPG (Transports Publics Genevois), um möglichst viele Pendler zu den S-Bahn-Haltestellen zu bringen. Dazu gehörten auch die Massnahmen, den Pendlern keine Monatsabonnemente fürs Parkieren abzugeben und Fahrzeuge mit schlechten Abgaswerten nicht mehr in der Stadt zuzulassen.

Solche Massnahmen treffen die französischen Pendler viel stärker als die Genfer Bevölkerung. Aus Sicht der Schweizer Bevölkerung wird die Absicht, Frankreich und die Schweiz zu einer zusammenhängenden Region mit paralleler Entwicklung zu machen, torpediert. Die Grenzgänger sind die grossen Verlierer, und die Genfer Bevölkerung muss neue Lösungen finden. Die Wahrnehmung auf beiden Seiten der Grenze ist nicht die gleiche – benachteiligt sind aber alle potentiellen Benutzerinnen und Benutzer.

Übersetzung und Zusammenfassung:
Andreas Theiler

citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud



Bilder: SBB