

Le réseau Léman Express

LEX dans la région genevoise è le plus grand réseau RER international en Europe. Cependant il subsiste de nombreux aspects à améliorer.

Pierre Hofmann En décembre 2019, après la complétion du projet ferroviaire «CEVA» (Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse), on inaugure à Genève le réseau «Léman Express» (LEX), plus grand réseau RER international en Europe. Ce réseau dessert les gares et haltes sur la rive droite du Léman jusqu'à Coppet, et couvre la majeure partie du réseau de la Haute-Savoie, ainsi que la ligne Genève – La Plaine – Bellegarde.

Les débuts de ce réseau furent difficiles. Malgré les mouvements sociaux en France, les pannes fréquentes de matériel roulant et le manque de conducteurs aptes à rouler sur le nouveau réseau, la situation tendait à se stabiliser au printemps 2020. Hélas, la pandémie de la Covid-19 et des travaux vinrent perturber l'exploitation durant une longue période. On n'a retrouvé un fonctionnement normal que depuis fin août 2021.

Il est néanmoins possible d'établir un premier bilan, globalement positif, du réseau Léman Express. Alors qu'une fréquentation de 50'000 voyageurs par jour était escomptée après deux ans d'exploitation, elle atteint en septembre 2021 environ 40'000 voyageurs/jour, un résultat honorable compte-tenu des effets de la pandémie sur l'utilisation des transports publics. La ligne d'Evian-les-Bains (L1) fonctionne bien. La bonne fréquentation de la ligne d'Annecy (L2) est une heureuse surprise. La ligne de St-Gervais-les-Bains (L3) pâtit d'horaires irréguliers et cherche encore ses usagers.

Parmi les nouvelles gares et haltes 'CEVA' à Genève, la halte de Genève-Champel 'cartonne' avec une fréquentation bien supérieure à celle attendue – le voisinage de nombreux établissements hospitaliers, dont les Hôpitaux Universitaires de Genève (HUG) étant déterminant. En revanche, la gare des Eaux-Vives est actuellement sous-utilisée, déjouant les modélisations qui lui prédisaient une grande affluence. On observe une bonne utilisation interne dans



Croisement de rames Léman Express en gare de Reignier (Haute-Savoie).

Photo: Pierre Hofmann

le coeur de l'agglomération genevoise, où le réseau LEX remplit un rôle de métro.

Cependant il subsiste de nombreux aspects à améliorer. Si la cadence au quart d'heure et une bonne amplitude horaire sont la règle entre Coppet et Annemasse et sur la ligne Genève – La Plaine, il en va autrement sur les tronçons français, où tant le cadencement que l'amplitude horaire sont très imparfaits. L'infrastructure d'une partie du réseau haut-savoyard est obsolète, avec un fonctionnement manuel exigeant du personnel dans les diverses gares. Les aménagements de parkings d'échange prennent du retard, et les lignes de bus de rabattement sont soit absentes soit peu attractives.

Pour des motifs politiques il n'a pas été possible de mettre en service un matériel roulant unifié. Les CFF ont commandé 23 rames Flirt Léman Express à Stadler, tandis que la SNCF s'est équipée de 17 rames Régisolis d'Alstom (effectif porté entre temps à 21 rames). Ces véhicules sont incompatibles entre eux, ce qui empêche une exploitation rationnelle, particulièrement en cas d'avaries de matériel.

La régulation des lignes L1-L4 est partagée entre le centre de contrôle de Lausanne pour la portion suisse jusqu'à l'entrée de la gare d'Annemasse, et le centre de contrôle d'Annemasse pour la portion haut-savoyarde. Après une période initiale de mise au point assez chaotique, la coopération entre les deux centres fonctionne bien.

Au-delà des améliorations à court terme telles que l'ajout de parkings P+R dans certaines gares, plusieurs projets sont

prévus pour la consolidation et l'extension du réseau LEX. A l'horizon 2026 la ligne entre La-Roche-sur-Foron et Saint-Gervais-les-Bains sera entièrement modernisée – laissant hélas de côté la ligne entre La-Roche-sur-Foron et Annecy. Diverses extensions sont à l'étude ou envisagées : d'Annecy jusqu'à Rumilly, de Bellegarde jusqu'à Culoz d'une part, sur la ligne du Haut-Bugey jusqu'à Nurieux, voire Bourg-en-Bresse d'autre part. La ligne entre Annemasse et Bellegarde par Saint-Julien devrait être intégrée au réseau LEX. Enfin, la future réhabilitation de la ligne entre Evian et Saint-Gingolph offrira de nouvelles possibilités.

Bilanz «Léman Express»

Nach der Fertigstellung des Bahnprojekts CEVA (Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse) wurde im Dezember 2019 in Genf der «Léman Express» eingeweiht, das grösste grenzüberschreitende S-Bahn-Netz Europas. Rund 40 000 Reisende pro Tag werden mittlerweile gezählt; mit 50 000 hatte man gerechnet. Diese Bilanz ist angesichts der Corona-Pandemie positiv. Dennoch gibt es noch viele Aspekte in Bezug auf die Infrastruktur, das Rollmaterial und den Fahrplan, die verbessert werden müssen. Der Artikel listet diese «Baustellen» im Einzelnen auf.

Zusammenfassung: Gerhard Lob

citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud