

Mobilité transfrontalière

La moitié des aménagements du Léman Express accuse un retard alarmant

Pour leur premier rapport commun, les Cours des comptes vaudoise, genevoise et de la région Auvergne-Rhône-Alpes pointent le manque de mesures incitant les voyageurs à utiliser les mobilités douces.

Emilien Ghidoni

Près de quatre ans après son inauguration, le Léman Express est toujours dépourvu de la moitié de ses aménagements pour pousser les passagers vers la mobilité douce. Environ 62% des infrastructures prévues sont en retard ou ont été abandonnées. C'est le constat sans appel posé par la Cour des comptes genevoise, son homologue vaudoise et celle de la région française d'Auvergne-Rhône-Alpes. Un constat alarmant, alors que la population des régions desservies va croître dans les décennies à venir.

Les aménagements entourant le Léman Express sont presque aussi importants que le réseau de train lui-même. Ces mesures d'accompagnement sont censées favoriser «un report significatif des transports individuels motorisés vers les transports publics et les modes doux», indique le rapport des Cours des comptes. Un objectif nécessaire, alors que la Suisse et la France se sont engagées à réduire leurs émissions de moitié d'ici à 2030. Ces aménagements peuvent prendre la forme de parkings P+R poussant les automobilistes à réaliser les derniers kilomètres avec le Léman Express, d'arrêts de bus ou de pistes cyclables.

Trois ans et demi de retard

En tout, 145 mesures de ce type ont été planifiées. On connaît le coût de 118 d'entre elles: 1,142 milliard de francs. Pour étudier la réalisation de ces aménagements, les Cours des comptes ont fait parvenir aux divers maîtres d'ouvrage un questionnaire ayant pour but de recenser l'état de mise en œuvre des mesures. En parallèle, ils se sont joints à une enquête menée par l'EPFL analysant le degré de satisfaction des passagers du Léman Express.



Les grandes réalisations, comme ici la gare souterraine de Champel, ne sont rien sans les mesures d'accompagnement.

Ce premier rapport transfrontalier est sévère. L'étude relève que les mesures en retard présentent un délai supplémentaire moyen de quarante-deux mois. La Voie verte entre la gare des Eaux-Vives et l'Hôpital, ainsi que le P+R de la gare de Coppet (*lire l'encadré*), présentent même des retards de cent vingt mois. Les mesures censées pousser les voyageurs vers la mobilité douce sont les plus à plaindre: 63% des aménagements en retard relèvent de ce domaine.

Pire encore: les aménagements non réalisés représentent les trois quarts des investissements pour la mobilité douce. Près de 852 millions de francs investis n'ont donc pas encore débouché sur des constructions concrètes. Le rapport relève aussi que les communes suisses ainsi que le canton de Genève font partie des acteurs les plus en retard.

Manque de maturité

Mais comment expliquer ces difficultés? Par un manque de maturité dans la planification. Par

exemple, le P+R de la gare des Tuileries à Genève sera achevé plus tard que prévu à cause d'une forêt située à côté. «Lors de sa conception, les normes de l'Office cantonal de l'agriculture et de la nature n'avaient pas été prises en compte, détaille Frédéric Varone. Il a fallu redimensionner le projet.»

La confusion semble régner parmi les mandatés pour les travaux. «Lorsque nous les avons contactés pour leur transmettre notre questionnaire, certains maîtres d'ouvrage nous ont affirmé

qu'ils n'étaient pas en charge des aménagements en question. Nous avons dû batailler pour trouver les vrais prestataires», s'inquiète le magistrat.

Les oppositions des communes sont aussi un facteur de retard pour les travaux. Non loin de la gare des Eaux-Vives, la Ville a par exemple refusé de financer un aménagement sur une route communale.

La présidente de la Cour des comptes vaudoise, Valérie Schwaar, critique vivement ces erreurs évitables: «C'est pourtant le b.a.-ba de

«C'est pourtant le b.a.-ba de s'assurer d'avoir toutes les conditions réunies pour qu'un projet fonctionne!»

Valérie Schwaar, présidente de la Cour des comptes vaudoise

s'assurer d'avoir toutes les conditions réunies pour qu'un projet fonctionne!»

Petit point positif: le rapport démontre que les projets ayant obtenu un financement de la Confédération ont en moyenne 10,9 mois de retard en moins. À l'inverse, ceux manquant de maturité ont environ 12,2 mois de retard en plus. Une opposition de la commune, elle, ajoute à peu près 37,8 mois de retard de plus qu'une mesure à laquelle la commune ne s'oppose pas.

Pour remédier à ces retards importants, les Cours des comptes émettent plusieurs recommandations à l'intention des collectivités françaises, genevoises et vaudoises. Tout d'abord, le degré de maturité des mesures devrait être amélioré. «Si les aménagements sont mieux pensés, cela diminuera le risque de perte de cofinancement fédéral», avance Valérie Schwaar.

Par ailleurs, les trois organes de contrôle invitent les autorités franco-genevoises à améliorer leur collaboration sur les parkings P+R. Car aujourd'hui, les prix de ces parkings ne sont pas les mêmes partout. «Il est nécessaire de mieux coordonner l'offre tarifaire, souligne Sophie Forster Carbonnier, présidente de la Cour des comptes genevoise. Pour l'instant, certains automobilistes font plus de kilomètres juste pour se garer dans un P+R moins cher, voire gratuit.» Un tarif harmonisé permettrait d'endiguer ce phénomène.

Enfin, recommandation est faite aux autorités du Genevois français de créer une seule Autorité organisatrice de la mobilité (AOM). Pour l'heure, plusieurs acteurs planifient et gèrent les transports dans la partie française du Grand Genève.

Ces suggestions s'adressent surtout aux autorités françaises et genevoises. L'étude de la Cour des comptes vaudoise, portant sur la région de Nyon, sera prochainement soumise à consultation des entités auditées.

Le P+R de Coppet attend toujours d'être enterré

Les deux mesures prévues dans le canton de Vaud portent sur la gare de Coppet. La première concerne la réalisation d'un P+R. Il faisait déjà partie de la première série de projets d'agglomération en 2007. Aujourd'hui, il est au point mort. Les pendulaires ne sont toutefois pas livrés à eux-mêmes en arrivant en voitures à Coppet. Il existe en effet déjà deux P+R de 140 places chacun. L'un appartient aux CFF et l'autre à la Commune. Mais ce dernier doit

être mis aux normes. C'est ce travail qui a du retard. «Le P+R avait été réalisé rapidement pour répondre à un besoin pressant des usagers, se souvient le syndic Gérard Produit. Pour y parvenir, nous l'avions installé sur une de nos parcelles.» Le hic, c'est que celle-ci n'est pas légalisée et que les aménagements ne peuvent être que provisoires. Depuis cette époque, les autorités ont espéré pouvoir enterrer les places de parc dans le cadre d'un projet immobilier autour de la

gare. Mais des changements politiques et des oppositions ont nécessité de revoir leurs plans. Aujourd'hui, le syndic imagine que des constructions puissent sortir de terre à cet endroit stratégique, autour d'un pôle de mobilité jusque-là relativement préservé par l'urbanisation. Le second projet qui a du retard à Coppet est la création d'un passage sous voies. Les CFF voulaient en construire un nouveau pour rejoindre la voie 2 depuis le bâtiment de la gare côté

lac. La Commune avait montré de l'intérêt à collaborer pour permettre son prolongement de l'autre côté des rails, côté Jura. Mais le transporteur a changé ses priorités et a abandonné le projet. Cela dit, Gérard Produit insiste sur le fait que le transporteur et les autorités sont conscients de la nécessité d'apporter des améliorations à la gare: «L'infrastructure n'est pas optimale par rapport à l'augmentation de la desserte ferroviaire et du nombre de voyageurs.» **Raphaël Ebinger**