

Les carences qui freinent le Léman Express

MOBILITÉ Un rapport issu des cours des comptes des trois territoires traversés par le RER pointe des lacunes dans le dispositif pour rabattre les usagers vers les gares

DAVID HAEBERLI

@David_Haeberti

Construire une nouvelle ligne ferroviaire, c'est bien. Tout faire pour que les trains qui y roulent soient remplis de passagers, c'est mieux. C'est dans cet esprit que trois entités de surveillance ont coordonné une étude présentée lundi sur le Léman Express (LEx), en particulier les mesures prises pour accompagner le lancement de cette ligne transfrontalière en décembre 2019. Puisque ce premier RER transfrontalier va d'Evian à Coppet (20 gares en France, 19 à Genève et 3 dans le district de Nyon), et qu'il franchit donc une frontière internationale et une cantonale, les Cours des comptes genevoise, vaudoise et de la région Auvergne-Rhône-Alpes ont mené un travail inédit d'audit coordonné.

Ces trois institutions ont vérifié si les promesses ont été tenues, à savoir les rabattements des transports collectifs vers les gares, la création de pistes cyclables, de voies vertes, ainsi que les stationnements de vélos et de deux-roues motorisés en gare et les P+R. Au total, cela concerne 145 mesures. L'enjeu financier n'est pas anodin puisque, additionnés, ces projets coûtent 1,4 milliard de francs, soit l'équivalent de près de deux tiers de la valeur de la construction de la ligne CEVA (Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse).

Opposition des communes

Premier constat: près de la moitié de ces mesures accusent du retard. En moyenne, le délai est de 42,7 mois. Le retard le plus lourd cumule 120 mois. Il s'agit de la Voie verte Annemasse-Saint-Genis-Pouilly dans son tronçon gare des Eaux-Vives-Hôpital cantonal. Le P+R à la gare de Coppet présente la même tare. Ces retards portent sur 74% du montant estimé des investissements, soit un total de 852 millions de francs. Deux tiers des mesures de rabattement en mode doux (pistes cyclables, voies vertes) et de stationnements P+R sont en retard, abandonnées ou réaffectées, détaille le rapport. L'enjeu est également économique: les retards peuvent faire perdre le financement fédéral de certains projets.

Pourquoi un tel calendrier? «Les principaux facteurs [...] sont un manque de maturité des projets lors de leur planification et une opposition des communes sur le territoire desquelles une mesure est prévue», dit l'étude. Par exemple, «l'extension du P+R à 100 places à la gare des Tuileries, à Genève, a été redimensionnée en raison de la non-anticipation du respect des exigences de l'Office cantonal de l'agriculture et de la nature: recul de 10 mètres par rapport à la zone forêt située sur le côté du P+R».

Pour illustrer ce «manque de maturité», Frédéric Varone, un des responsables de l'étude côté genevois, a expliqué que les réponses fournies par les 145 maîtres d'ouvrages aux questions de la Cour des comptes montraient que certains ignoraient qu'ils étaient maîtres d'ouvrage et renvoyaient leurs responsabilités à d'autres. «On porte peut-être un regard sur le passé», nuance le magistrat pour lequel une professionnalisation est en cours, de nouveaux outils permettent par exemple à l'Office cantonal des transports de mieux respecter les délais.

Les retards peuvent faire perdre le financement fédéral de certains projets

Sur le tronçon Eaux-Vives-Communaux d'Ambilly, à Genève, les communes traversées par les voies cyclables se sont opposées au financement des aménagements, considérant qu'ils servent les seuls Communaux d'Ambilly.

Les auditeurs pointent également les coûts en hausse de certaines infrastructures: +35 millions de francs côté suisse, +8,6 millions d'euros côté français. Le rapport souligne toutefois qu'il existe «une dynamique positive des services de mobilité», en citant les vélos en libre-service, l'autopartage et le covoiturage.

Ces mesures sont-elles en adéquation avec les attentes des usagers du LEx et de ceux qui évitent précisément cette ligne? Pour y répondre, les auditeurs se sont associés à une enquête réalisée par l'EPFL durant l'automne 2022. Dont il ressort que 39% des demandes d'amélioration portent sur les transports collectifs

vers les gares: augmenter la fréquence des lignes de bus, en créer de nouvelles, réduire le temps de trajet en bus pour rejoindre les gares. Les usagers réclament ensuite la création de pistes cyclables puis la diminution des tarifs des stationnements P+R. Concernant ce point, «un état des lieux dans un périmètre de 200 mètres autour des gares françaises du LEx, réalisé au printemps 2022, montre que les collectivités et les communes n'ont pas harmonisé leur politique tarifaire d'une gare du LEx à l'autre», déplore le rapport. En conséquence, les automobilistes se déplacent vers les gares où le stationnement est gratuit.

Ces lacunes amènent les auditeurs à faire des recommandations que l'on s'étonne de lire à propos d'un projet jugé politiquement prioritaire par une génération d'élus, et adoué par la population. Qui pensait par exemple qu'il faille rappeler que «pour améliorer le degré de faisabilité et de conception de la planification des mesures d'accompagnement», il est nécessaire d'avoir: «Des compétences bien définies et adéquates, ainsi que des ressources financières pour tous les maîtres d'ouvrage, notamment les communes; une définition commune des études et travaux nécessaires pour la réalisation des mesures; une compréhension partagée des engagements conventionnés pour la mise en œuvre des mesures des projets d'agglomération?»

Genève dit oui à tout

Autre recommandation: que le canton de Genève coordonne «avec les autorités françaises le développement, l'exploitation et la tarification des parkings P+R en amont du cœur de l'agglomération du Grand Genève». Côté genevois, toutes les recommandations ont été acceptées. Dans le canton de Vaud et en France, le processus est en cours.

Pierre Maudet, ministre genevois des transports, a dit vouloir intégrer les communes plus en amont afin de renforcer leur adhésion. Il juge nécessaire de devoir «passer par une phase d'exorcisme», qui prendrait la forme de consultations populaires, dans les relations entre le canton et ses voisins, certains épisodes comme le vote négatif de 2014 sur le financement genevois d'un P+R français ayant généré des blocages.

Enfin, les instances de contrôle préconisent la création d'une autorité unique côté français. ■