

Projet ferroviaire

Leur ambition: créer une ligne de train Nyon-Genève via le Pays de Gex

Deux experts en mobilité proposent une solution transfrontalière pour désengorger le trafic routier et réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Yves Merz

Enfin une idée qui fait rêver et qui pourrait marquer l'histoire de la mobilité transfrontalière entre la Suisse et la France. La proposition de Sébastien Munafò (6 t-Bureau de recherche en mobilité) et Giuliano Montanaro (Alius Consulting, spécialiste en systèmes ferroviaires) de créer une ligne de train Nyon-Gex-Genève est futuriste, mais pas irréaliste. Elle a comme double objectif d'assurer une desserte des régions périphériques du Grand Genève par de nouvelles liaisons ferroviaires transfrontalières et de contribuer au doublement de la ligne Lausanne-Genève, sur un tracé qui s'écarte de l'axe actuel du train et de l'autoroute.

Les deux experts ont imaginé cette idée (à leurs propres frais) en réaction au projet d'extension ferroviaire initial du Canton de Genève, limité à ses frontières. Ils trouvent le projet trop replié sur le centre de l'agglomération et défendent une variante plus ouverte sur le territoire, qui permet d'aller chercher les gens là où ils sont. «Capoter l'énorme demande transfrontalière est en effet crucial pour réussir un report modal massif du trafic individuel motorisé (TIM) vers les transports publics afin de désengorger le trafic routier et réduire les émissions de gaz à effet de serre», estiment les experts.

En janvier 2023, le Grand Conseil genevois, par un amendement, a décidé d'intégrer leur variante à l'étude du projet (pour laquelle 30 millions ont été débloqués). Selon Sébastien Munafò, leur proposition remplit les critères donnant accès aux crédits octroyés par la Confédération. «La région a besoin d'une vision à long terme ambitieuse pour résoudre les problèmes de mobilité liés à la croissance de la population. Il faut esquisser dès aujourd'hui des solutions pour éviter une catastrophe en termes de trafic automobile.»



Dans le scénario des experts, la gare de Nyon serait élargie et une nouvelle ligne prendrait la direction de Crassier, Divonne, Gex, Nations, Genève, puis continuerait vers Annecy. FLORIAN CELLA



sures prévues (plus de bus, P+R et voies cyclables...) ne permettront pas non plus d'atteindre les objectifs visés. «Vu la croissance démographique attendue, si on ne fait rien, on aura une hausse des embouteillages», affirme l'expert. Pire, la décision récente de financer une 3^e voie d'autoroute serait, selon lui, une solution totalement contreproductive.

Solution ferroviaire

Le potentiel de report modal à capter ne se situe pas entre les grandes villes, mais entre les couronnes et les centres, sur des distances de 5 à 30 km, là où les transports publics urbains (bus, trams) ne sont plus compétitifs ni en temps de parcours ni en confort face à la voiture. «Les bus sont souvent coincés dans le trafic et n'ont donc pas l'attractivité pour pousser les gens à abandonner leur voiture, poursuit Sébastien Munafò. Pour réussir ce report modal massif, il faut capter les passagers potentiels par une offre ferroviaire structurante, qui dessert les régions périphériques, comme le fait avec succès le Léman Express en Haute-Savoie.» Dès lors, les experts proposent de réaliser une «étoile ferroviaire transfrontalière» dans le Grand Genève, qui comprend notamment une nouvelle ligne de train entre Nyon et Genève, via le Pays de Gex et la place des Nations.

Au moins aussi rapide

Cette nouvelle ligne aurait plusieurs avantages: sa redondance avec l'axe Nyon-Coppet-Genève permettrait d'avoir plus de trains régionaux, nationaux et internationaux. Les premières estimations des experts montrent que les temps de parcours seraient presque les mêmes sur les deux tracés. Par exemple, un train direct passant par le Pays de Gex mettrait quinze minutes, au lieu de treize minutes aujourd'hui par la côte. Le train relierait Nyon à Divonne en sept minutes, alors que le bus met environ vingt-huit minutes actuellement. La gare de Nyon, élargie à six voies, deviendrait le deuxième pôle ferroviaire du canton. Les gares de Crans-près-Céligny et de Founex seraient remises en service. La desserte du Léman Express serait prolongée jusqu'à Nyon.

Le financement

Selon les premières analyses de Giuliano Montanaro, le tracé est possible, avec un tunnel entre Ferney et Genève, le reste de la ligne pouvant être réalisé en partie en surface, en tranchées ouvertes ou couvertes, avec quelques tunnels de faible longueur. L'expert précise que, à ce stade, les traits dessinés sont purement indicatifs; ils n'illustrent en aucun cas des infrastructures concrètes. Un tel ouvrage aura un coût important, évalué à 3 milliards de francs. «Oui, il s'agit d'un projet ambitieux, mais crédible et finançable, d'autant plus quand on le compare au projet initial du Canton de Genève, additionné au coût d'une nouvelle ligne à côté de l'autoroute. Ici, on fait d'une pierre deux coups, estime Sébastien Munafò. Pour se donner toutes les chances de l'étudier à fond et de le faire entrer dans le programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES), nous appelons de nos vœux la création d'une task force multidisciplinaire, comme ce fut le cas avec succès à Bâle.»

Les élus régionaux suisses et français favorables

● Responsable de la mobilité au comité directeur de Région de Nyon, Gérard Produit nous apprend que la question du développement d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Nyon et Genève via le Pays de Gex a été abordée dans le cadre du processus d'élaboration de la Vision territoriale transfrontalière du Grand Genève 2050. En novembre 2023, un comité d'orientation politique réunissant les entités du Grand Genève, dont la Région de Nyon et les communes du territoire transfrontalier, s'est montré favorable à un tel développement. «Ce nouvel axe constituerait une option pertinente en termes de report modal et favoriserait le développement du nœud ferroviaire de Nyon», estime Gérard Produit.



Le syndic de Nyon, Daniel Rossellat, juge le projet enthousiasmant. «Près de 10'000 Français travaillent dans notre district. Ce serait un maillon intéressant pour les transports publics. Il faut parfois faire preuve d'audace pour avancer.» Cela dit, tous deux savent que ces intentions aujourd'hui vues positivement au niveau local doivent faire l'objet d'analyses approfondies sur les plans technique et financier et être traitées par le Canton de Vaud et la Confédération.

Du côté français, le maire de Divonne-les-Bains, Vincent Scattolin, est preneur de toute solution à court, moyen et long terme qui propose de faciliter les transports publics et de réduire les bouchons. «Depuis le 10 décembre, on a une meilleure desserte, mais il faut continuer à améliorer l'offre. L'option du train mérite d'être étudiée, mais avec quelles conséquences sur le territoire?» Hubert Bertrand, vice-président de Pays de Gex Agglo, chargé des Transports, trouve positif d'avoir une ambition ferroviaire et de réfléchir sur le long terme en prenant en considération les données climatiques. Mais il estime qu'il faut élargir encore la réflexion en direction de Bellegarde et de Lyon.

La conseillère d'État vaudoise Nuria Gorrite a fixé une conférence de presse le jeudi 25 janvier sur la stratégie ferroviaire cantonale 2050. Elle a donc renoncé à nous donner son avis pour le moment. YME

Leur proposition d'étoile ferroviaire concerne tout le territoire transfrontalier du Grand Genève, mais s'articule aussi avec l'idée d'une nouvelle ligne redondante vers Lausanne, qui devrait aussi desservir les hautes écoles. Focalisons-nous sur la liaison entre Nyon et Genève via le Pays de Gex. Selon les experts, il serait absurde de longer l'autoroute sur ce tronçon, car cela supposerait de dépenser des milliards, tout en passant complètement à côté de la forte demande transfrontalière.

Enjeux et objectifs

L'objectif affiché par le Grand Genève est de réduire les émissions de CO₂ causées par la mobilité des personnes de 60% d'ici à 2030. Pour l'atteindre, il s'agit de diminuer drastiquement l'impact du transport individuel motorisé (TIM), en particulier dans les régions les plus dépendantes de la voiture, notam-

«Il est crucial de capter l'énorme demande transfrontalière.»

Sébastien Munafò et Giuliano Montanaro

ment dans l'arrière-pays du district de Nyon et dans le Pays de Gex. Deux autres objectifs sont visés: le désengorgement du trafic et une diminution des nuisances sonores et polluantes. La solution est connue: un report modal massif du TIM vers les transports publics et les modes doux.

Mesures insuffisantes

Sébastien Munafò constate que, malgré l'amélioration de l'offre des transports publics, ce report modal reste très insuffisant. Ses projections montrent que les me-

PUBLICITÉ

24 heures | Podcast

Chaque mois, ouvrons une parenthèse santé et découvrons un parcours de vie.



Ce mois, on écoute: Dans les coulisses d'une mission humanitaire



En partenariat avec HIRSLANDEN CLINIQUE BOIS-CERF CLINIQUE CECIL

24heures.ch/podcasts