



Des immeubles en chantier près de la gare d'Annemasse, qui a gagné en attractivité. (4 DÉCEMBRE 2024)



Le réseau relie 45 gares dans un rayon de 60 kilomètres autour de Genève. (4 DÉCEMBRE 2024)

TEXTE: FANNY SCUDERI
PHOTOS: CHRISTOPHE CHAMMARTIN/
LE TEMPS

Jeannie-Moise, 45 ans, a grimpé dans le Léman Express à Annemasse. La mise en fonction de ce nouveau réseau ferroviaire il y a cinq ans lui a fait lâcher sa voiture pour se rendre chez son employeur à Meyrin. «Entre l'essence et le parking, prendre le Léman coûte simplement moins cher.»

«Nous sommes connus pour être le train des frontaliers, mais nous sommes plus que ça»

MATHIEU FLEURY, DIRECTEUR
DE LÉMANIS SA

David, assis dans le même compartiment, est employé dans une chaîne agroalimentaire. Pour se rendre près de la Praille, ce cuisinier prend chaque jour ce même train depuis Machilly, en France, en direction de la gare de Lancy-Pont-Rouge. «Bien qu'il y ait parfois des couacs, comme des retards ou des annulations, j'ai arrêté de prendre ma moto. C'est plus rapide, plus pratique, et moins dangereux», assure-t-il. Surnommé «le Léman» ou encore «le Lex», le réseau de trains inauguré le 12 décembre 2019 relie 45 gares dans un rayon de 60 kilomètres autour de Genève et parcourt 230 kilomètres de voies. Sa prouesse: avoir relié les réseaux suisse et français pour une véritable offre régionale.

Plus de passagers, moins de trafic

Orienter les pendulaires vers le train plutôt que le transport motorisé était l'un des buts du Léman Express. L'objectif est atteint: en cinq ans, les passages quotidiens de la douane de Thônex-Vallard, à l'est du canton, ont diminué de 27%. Cette baisse s'accroît aux heures de pointe pour atteindre 36%, selon les chiffres publiés par le Conseil d'Etat genevois à la demande d'un député. Cet axe a été doté d'une voie verte, d'un tram et du Léman Express: une configuration gagnante qui a permis d'absorber une importante croissance dans la région. Ces vingt dernières années, l'agglomération franco-valdo-genevoise a connu une croissance annuelle de 1,7%, ce qui équivaut à environ 12 000 nouveaux habitants par an.

Le trafic sur les axes vaudois a diminué de 8%. Les pendulaires suisses prennent aussi le Léman



La cadence des trains du «Léman» sera étendue dès l'entrée en vigueur le 15 décembre du nouvel horaire CFF. (4 DÉCEMBRE 2024)

Le Léman Express, pari gagnant

MOBILITÉ Avec plus de 70 000 utilisations quotidiennes, le bilan du «Lex» cinq ans après son lancement est positif. Inauguré le 12 décembre 2019, le réseau ferroviaire a réussi à se substituer à la voiture des pendulaires et a bouleversé la manière d'appréhender le territoire du Grand Genève

Express, à l'instar d'Anne, habitante de Tolochenaz, rencontrée sur le quai de la gare Cornavin. Cette dernière embarque dans un train régional à Morges jusqu'à Genève, puis fait demi-tour avec le Léman Express jusqu'à Sécheron, où se trouvent ses bureaux.

«Le Léman Express est parvenu à installer des automobilistes dans le train», souligne Sébastien Munafo, géographe au sein du Bureau de recherche 6t. C'est un excellent point pour Genève, car les autres projets ferroviaires en Suisse génèrent rarement un report modal si rapide et massif. «Ils se contentent bien sou-

vent d'accroître la fréquentation ferroviaire sans se substituer à la voiture. C'est pourtant l'enjeu de demain.»

Son équipe a sondé la mobilité des habitants de la région avant et après le lancement du Léman Express. Résultats: «Les usagers s'approprient immédiatement une nouvelle offre de transport, énumère le spécialiste. Le champ des possibles s'élargit qu'il s'agisse du marché du travail, de l'offre de loisirs ou de lieux de résidence. Les transports façonnent le territoire.» À l'image de la construction de nouveaux quartiers d'affaires et d'habitations le long de

ses lignes, comme celui de Lancy-Pont-Rouge à Genève, ou des futurs 1600 logements de l'éco-quartier de l'Etoile à Annemasse.

Annemasse change au rythme des trains

«Le Léman Express a changé l'urbanisme de la ville, confirme Christian Dupessey, maire d'Annemasse. Il a accru l'attractivité près de la gare.» La commune, par laquelle la majorité des lignes du Léman Express font halte, et son agglomération construisent un tram complémentaire pour réduire le trafic motorisé. «Nous allons piétonner le centre historique. L'attractivité et la qualité

de vie s'améliorent. Le cœur du bassin transfrontalier bat avec le Lex», poursuit le politicien.

Les effets territoriaux du Léman Express font dire à Mathieu Fleury, directeur de Lémanis SA, que «ce réseau fondé par les CFF et la SNCF est au service d'un projet de société». La popularité du Léman Express le conforte dans cette position: alors que l'objectif d'accueillir 50 000 voyageurs quotidiens était fixé à 2023, il a été atteint deux ans plus tôt. Aujourd'hui, le Léman Express comptabilise plus de 70 000 montées quotidiennes, soit l'équivalent du trafic de la ligne ferroviaire Genève-Lausanne. Forts

de ce bilan, les CFF et la SNCF souhaitent développer leur offre. «Nous sommes connus pour être le train des frontaliers, mais nous sommes plus que ça. Le passage de la frontière représente seulement un quart du trafic», souligne Mathieu Fleury. Les trajets d'une gare suisse à une autre ou les liaisons au sein du périmètre français dominent les habitudes. Sur le quai à Annemasse, on rencontre par exemple des lycéens venus d'Evian pour leurs cours ou encore des retraités de Thonon en route pour se promener à Annecy.

«Les usagers s'approprient immédiatement une nouvelle offre de transport»

SÉBASTIEN MUNAFO, GÉOGRAPHE AU
SEIN DU BUREAU DE RECHERCHE 6T

Plus de 35% de la fréquentation a lieu pendant les heures creuses, selon les chiffres de Lémanis SA. Doris, 71 ans, et Jeannie, 74 ans, font partie de ces statistiques: «Nous sommes parties des Eaux-Vives pour aller au bout de la ligne 3 et profiter d'un après-midi à Saint-Gervais-les-Bains», expliquent les pimpantes retraitées. Etendre l'usage du train franco-suisse aux passe-temps est l'un des nouveaux objectifs du directeur de Lémanis: «Les mêmes pendulaires ferroviaires gardent la voiture pour les loisirs. Nous souhaitons séduire le public des grands événements. Le Stade de Genève, qui accueille des matchs de football et des concerts, est sur notre ligne», rappelle-t-il. Pour ce faire, la cadence des trains sera étendue dès l'entrée en vigueur le 15 décembre du nouvel horaire CFF. Le Léman Express deviendra le premier train régional à rouler toute la nuit et 7j/7 sur le réseau suisse. Pour répondre à la demande, des études sont en cours pour augmenter la capacité du matériel roulant.

Sébastien Munafo suit attentivement le développement du Léman Express. Le chercheur du Bureau 6t espère que des régions, pour l'heure mal desservies, comme le Pays de Gex et le Genevois haut-savoyard, seront à l'avenir reliées au réseau. «Les autorités peuvent déployer la même formule gagnante sur ces grands bassins où il manque une offre structurante. Genève doit être proactive et penser aux lignes transfrontalières comme une opportunité de mettre la région du Grand Genève, dont elle est le cœur, en réseau.»