



Réseau ferroviaire

Le Léman Express à J-90

À trois mois de la mise en service intégrale du RER franco-valdo-genevois, Vincent Kaufmann, sociologue expert de la mobilité, fait le point sur les attentes. Entretien

L'essentiel

● **Expectative** Des études en cours montrent une lassitude de la voiture en France voisine et une forte attente envers le train.

● **Bond** Le RER améliorera l'image de la ville et offrira des temps de parcours inédits.

● **Urbanisme** Le nouveau réseau pourrait pousser des gens à s'établir loin dans l'arrière-pays.

Dans trois mois exactement, le Léman Express sera exploité pour la première fois en jour ouvrable, au lendemain de sa mise en service intégrale le dimanche 15 décembre. L'ouverture du tronçon CEVA, entre Cornavin et Annemasse, permettra le plein déploiement de ce réseau régional. À 90 jours de l'échéance, on fait le point avec le sociologue spécialiste de la mobilité et professeur à l'École polytechnique fédérale de Lausanne Vincent Kaufmann.

Comment anticipez-vous cette inauguration?

J'ai toujours été passionné par les questions de mobilité et je suis resté très Genevois. J'espère donc être dans le premier train qui quittera Coppet à 5 heures du matin!

Est-ce que cela apportera des changements à Genève?

C'est toujours difficile d'anticiper les effets de ce genre d'infrastructures. Mais l'expérience d'autres cas, tels que le M2 lausannois ou les S-Bahn de Zurich et Berne, montre qu'on a tendance à sous-estimer l'impact. À mon sens, le Léman Express a tous les signes avant-coureurs d'un succès.

Lesquels?

L'infrastructure est de qualité, avec des trains fréquents, confortables, desservant finement d'importantes zones d'emploi. La demande existe. Je lève un peu le voile sur les enquêtes que nous achevons pour le compte du Grand Genève, mais il y a une attente très forte de la population, notamment en France. Contrairement aux clichés prétendant que les Français seraient indissociables de leur voiture et hostiles au train, la dépendance à l'automobile qu'on vit à Annemasse, Thonon ou dans la vallée de l'Arve est dure à vivre au quotidien. Ce sont eux qui trépigment!

Le Léman Express met les Eaux-Vives à une heure de Cluses, une heure douze d'Annecy. Est-ce suffisamment attractif?

Par analogie avec ce qu'on observe en Suisse, oui. On voit des gens faire une heure ou une heure et quart de train depuis Yverdon ou Vevey pour travailler à Genève. Plus on vient de loin, plus on a tendance à utiliser les transports

en commun. Conduire prend du temps sans laisser la possibilité de faire autre chose en même temps. Il y a aussi la fatigue, le danger et le prix de l'autoroute, très chère en France. L'offre du Léman Express est excellente sur le papier. Sa régularité et sa fiabilité sur le terrain seront des facteurs décisifs.

Les autorités s'attendent à 50 000 passagers par jour et à un trafic motorisé en baisse de 12%. Est-ce réaliste?

Oui. L'impact sera plus fort sur la Rive gauche, là où il y a un gros changement. Des axes comme la route de Chêne ou celle d'Hermance seront délestés d'une partie du trafic. Ce transfert modal est souhaité, mais il peut entraîner un effet rebond. Quelques pour cent de trafic suffisent à engorger ou non une voie. Si on passe sous le seuil, il sera peut-être tentant pour certains, notamment des Genevois, de conduire davantage en ville. Il faut prévoir des correctifs. On peut agir grâce aux feux en entrée de ville ou, de façon encore plus efficace, en améliorant le contrôle du stationnement. Actuellement, des milliers de personnes viennent se garer dans les rues de la ville, préférant payer des amendes plutôt qu'un parking. Je ne sais pas si Genève est prêt à affronter ce risque de rebond, mais je sais que les pouvoirs publics en sont conscients et ont la volonté de l'éviter.

Le compromis sur la mobilité voté en 2016, qui priorise les



transports publics en zone urbaine, aurait été une parade, mais il a peiné à se concrétiser, notamment à cause de la compensation obligatoire des stationnements supprimés.

Genève vit un conflit de générations. Les jeunes de moins de 25 ans sont nombreux à ne pas passer le permis de conduire. Pour eux, la liberté ne passe plus par la voiture mais davantage par les objets connectés. Genève peine à prendre la mesure de cette évolution et reste accroché à des questions de places de parc, de traversée de la rade, toutes choses qui ont eu leur pertinence dans les années 60, mais qui sont devenues ringardes. Or, quand on met en place des politiques, on le fait pour le futur. Mon propos n'est pas politique. Il repose sur des observations de chercheur. Nos enquêtes montrent par exemple qu'à Genève, l'automobiliste exclusif, qui représentait encore un cinquième des actifs au milieu des années 90, n'existe tout simplement plus. C'est fini! Tout le monde utilise plusieurs modes. L'automobiliste d'aujourd'hui est au volant un jour et le lendemain dans le tram!

Certains Genevois disent que le CEVA intéresse le frontalier, mais pas l'habitant, qui ne l'utilisera pas. Vrai?

C'est oublier que le Léman Express fait plus qu'offrir une liaison radiale entre l'arrière-pays et le centre de Genève. Il ouvre aussi, au sein même de la ville dense, une liaison tangentielle inédite. Aujourd'hui, il n'est pas possible, même par la route, d'aller rapidement de Chêne à l'Hôpital et au Bachet ou de Cornavin à Champel. Le Léman Express permettra cela (ndlr: en dix minu-

tes de Chêne au Bachet, douze pour Cornavin-Champel). On en parle peu, mais des trains grandes lignes rouleront dans le CEVA. Avec eux, il devient envisageable pour un pendulaire genevois travaillant dans le canton de Vaud de s'établir non loin de la gare des Eaux-Vives!

L'apparition d'un RER métropolitain aura un impact sur l'image de la ville. Les gares sont belles, soignées, l'infrastructure est généreuse, avec un train tous les quarts d'heure et une réserve de capacité s'il en faut plus. Comme Lausanne avec le M2, Genève connaîtra un saut qualitatif qu'on n'a pas vécu avec l'extension du réseau de trams, dont la vitesse commerciale reste proche de celle des bus.

Le Léman Express ne va-t-il pas favoriser un étalement urbain en France?

C'est un risque. Toute infrastructure ferroviaire de qualité modifie les arbitrages résidentiels et ce sera d'autant plus le cas que le télétravail se développe. Si, pour occuper un plein-temps à Genève, on n'a besoin d'y passer que trois jours par semaine et qu'on peut s'y rendre en cinquante minutes de train au départ d'Évian, ce n'est pas forcément grave d'ajouter une demi-heure de voiture pour atteindre cette gare. Si on rêve d'une vieille ferme qu'on ne pourrait pas acheter même en France voisine, on pourra se la payer dans des coins plus reculés de l'Ain ou la Haute-Savoie. Les flux lointains risquent de s'accroître. Il y aura un trafic induit, ce d'autant qu'il est difficile de se loger à Genève.

À ce titre, vous attendez-vous à des évolutions rapides?

Il peut y avoir très vite des effets

sur le marché immobilier. Ils peuvent être positifs et négatifs, qu'il s'agisse de gentrification, de relégation ou de périurbanisation. Cela fera monter les prix de l'immobilier dans une ville comme Annemasse, mais dans le même temps, cela introduira davantage de mixité sociale et cela permettra à cette ville de développer davantage un visage de véritable ville plutôt que de banlieue. Il est essentiel de maîtriser ces dynamiques, par exemple en construisant du logement social et des équipements publics à proximité des gares. Il ne faut pas laisser ces quartiers au seul secteur privé.

Une fois le Léman Express lancé, Genève sera-t-il au bout de son rattrapage ferroviaire? Aurons-nous rattrapé Zurich?

On aura le niveau que Zurich a atteint en 1995! Mais en fonction de l'évolution de la mobilité, on pourra peut-être dépasser Zurich sans l'imiter. Les autorités projettent une diamétrale ferroviaire de Bernex à Meyrin. Ce projet a du sens, même si ce terminus à Bernex me paraît curieux, mais il est aussi très lointain. Or il est très difficile de prévoir ce que sera la mobilité en 2050. Certains signes prédisent qu'on continuera de se déplacer vite, loin et souvent, même si c'est avec d'autres moyens de transport, comme le train. D'autres signes montrent que le rythme de vie actuel devient harassant et qu'on acceptera moins à l'avenir des déplacements longs, au nom de la qualité de vie. On ignore aussi si les véhicules autonomes deviendront une réalité et les modalités de leur fonctionnement.

Marc Moulin

🐦 @marc_moulin



Expert

Sociologue diplômé de l'Université de Genève, Vincent Kaufmann enseigne à l'EPFL, dont il dirige le Laboratoire de sociologie urbaine. Il est aussi membre d'un groupe de réflexion prospective créé par la SNCF.

GEORGES CABRERA