

Tribune de Genève



LÉMAN EXPRESS

Vivons plus grand

Un supplément réalisé en partenariat avec le département des infrastructures de l'État de Genève

Demain, le train



Nuria Gorrite
Présidente du Conseil d'État vaudois



«Une bonne nouvelle pour le réseau ferroviaire suisse»

La mise en service complète du Léman Express s'annonce un événement majeur pas seulement pour l'agglomération du Grand Genève, mais aussi pour l'ensemble du système ferroviaire romand et suisse. Le prolongement des RegioExpress jusqu'à Annemasse et Saint-Maurice va faciliter les déplacements dans l'ensemble de la Métropole lémanique. Ces trains à deux étages performants et assurant une desserte efficace des principaux pôles urbains d'un vaste territoire assureront un lien solide et fort entre le RER Vaud et le Léman Express. Développer la mobilité, c'est améliorer la qualité de vie du plus grand nombre. Le Léman Express va nous permettre de faciliter les déplacements à une large échelle, de favoriser l'utilisation des transports en les rendant encore plus attractifs et ainsi permettre au plus grand nombre d'agir concrètement pour le climat.

Laurent Wauquiez
Président du Conseil régional d'Auvergne-Rhône-Alpes



«Un trait d'union entre la France et la Suisse»

La Région Auvergne-Rhône-Alpes est fière d'être partie prenante de la création d'un réseau ferroviaire régional, à l'échelle d'un grand bassin de vie et d'emploi, comportant une vraie dimension transfrontalière. Le service de transport Léman Express desservira le Chablais (Évian et Thonon-les-Bains), l'Arve (Saint-Gervais), le bassin annécien et l'Ain (Bellegarde). C'est donc un «trait d'union» entre les régions françaises (Ain, Haute-Savoie) et suisses (Vaud, Genève) qui, dès décembre 2019, va faciliter la circulation des personnes en effaçant «l'effet frontière» et renforcer ainsi l'attractivité économique de toute la région. Afin de réussir ce grand projet, la Région mobilise des ressources importantes, supérieures à 300 millions d'euros en investissement. Ainsi, la mobilité et les transports participent également du succès de la coopération transfrontalière avec la partie suisse, au même titre que l'économie, l'innovation, l'environnement et l'énergie.

Christian Dupessey
Maire de la Ville d'Annemasse



«Le Léman express nous reliera un peu plus encore»

Dans quelques mois, le Léman Express sillonnera la Haute-Savoie et la Suisse lémanique. Il permettra ainsi à des milliers d'habitants de se déplacer plus facilement et plus durablement. L'ensemble du Genevois en bénéficiera, en matière de qualité de l'air et tout simplement de qualité de vie. Cette nouvelle infrastructure révolutionnera non seulement la mobilité sur notre territoire, mais également la manière de vivre ce territoire. Avec le tram qui circulera lui aussi à partir du 15 décembre 2019 entre Genève et le cœur de l'agglomération d'Annemasse, il sera plus facile pour chaque habitant français ou suisse de travailler, de se connaître, de découvrir les richesses de ce territoire de part et d'autre de la frontière, de partager des cultures. Nous sommes, Français et Suisses, colocataires de ce territoire, le Grand Genève, et le Léman Express nous reliera un peu plus encore.

Pierre-André Meyrat
Directeur suppléant de l'Office fédéral des transports



«La promesse d'une mobilité plus efficace»

Le Léman Express est pour les usagers la promesse d'une mobilité entre la Suisse et la France plus efficace, plus simple et plus écologique. Pour les autorités impliquées, il est un défi qui les pousse à développer de nouvelles formes de collaboration. Ainsi, basé sur une lettre d'intention signée en février 2018, un accord international est en préparation afin de créer pour l'avenir une structure unique et binationale de planification et de commande de l'offre de transport sur le réseau du Léman Express. Nous irons de l'avant ces prochains mois avec nos partenaires français, car une vision commune de la gestion du périmètre concerné est nécessaire pour éviter tout effet frontière négatif. Le but est de garantir le succès de ce fantastique outil qui sera le Léman Express.

«Nous sommes en train de réaliser le projet du siècle pour Genève et pour la région!»

Le conseiller d'État chargé du Département des infrastructures nous éclaire sur les apports du Léman Express à Genève et dans sa région

Serge Dal Busco inaugurera le Léman Express le 15 décembre prochain. Pour nous, il évoque les ambitions qu'il nourrit pour Genève avec la mise en service du nouveau réseau et les défis qu'il reste à relever.

En quoi le Léman Express va-t-il modifier le quotidien des Genevois et des habitants de l'agglomération?

Nous vivons un moment charnière. En termes de qualité autant que de quantité, l'offre proposée par le Léman Express sera totalement inédite. On a certes aujourd'hui des développements de la mobilité transfrontalière, mais ils sont incomparables avec l'effet réseau qu'amènera le Léman Express. On va véritablement entrer dans le XXI^e siècle en matière de transports, chose que d'autres agglomérations suisses ont faite il y a déjà plusieurs décennies. À Zurich, par exemple, le rail constitue la colonne vertébrale du réseau de transports publics, ce à quoi Genève aspire désormais.

Le Léman Express est partiellement en service sur l'axe Coppet-Lancy-Pont-Rouge depuis juin 2018. Les effets attendus se sont-ils déjà fait sentir?

Quand on met en place une nouvelle offre, il faut un certain temps avant de pouvoir en mesurer pleinement les impacts. Mais en effet, on remarque une augmentation très significative de la fréquentation sur cet axe. La tendance s'est confirmée avec le développement de la fréquence au quart d'heure sur l'ensemble de la journée, en décembre dernier.

Comment comptez-vous mettre les Genevois dans le train?

Un important travail sera effectué sur les lignes de bus. Elles seront réorganisées afin que chaque commune soit directement connectée à une gare, comme c'est déjà le cas sur la rive droite. Certaines habitudes



Serge Dal Busco, conseiller d'État en charge des transports.
MAGALI GIRARDIN/KEYSTONE

de nouvelles devront être prises. Mais on accompagnera les usagers dans cette démarche. Certains s'en plaindront certainement dans un premier temps, toutefois ils se rendront très vite compte de l'efficacité du nouveau réseau et des bénéfices qu'ils vont pouvoir en retirer.

«80% des habitants du canton et 86% des emplois se retrouveront à moins de 1,5 km d'une gare.»

Vous parlez de nouvelles habitudes à prendre. Avec l'arrivée du Léman Express, la multimodalité sera facilitée et même encouragée.
À partir de décembre prochain, 80% des habitants du canton et 86% des emplois se retrouveront à moins de

1,5 km d'une gare. Il faut tout faire pour que ce «dernier kilomètre» devienne attractif et que les gens adoptent le Léman Express. Raison pour laquelle le nouveau réseau s'accompagne de la création de P+R, de vélostations ou encore de parkings pour deux-roues motorisés. La réalisation d'aménagements piétonniers et le développement d'axes cyclables sécurisés et continus compléteront le dispositif.

Est-ce que toutes les infrastructures, notamment en termes d'accueil des passagers, seront opérationnelles à la mise en service?

Le fonctionnement du réseau sera assuré et les gares seront entièrement opérationnelles. Par contre, l'ensemble des aménagements prévus ne sera pas entièrement terminé le 15 décembre 2019, principalement au niveau des espaces publics autour des gares. Nous mettons le paquet pour accélérer ces travaux. Et un effort très important portera sur l'orientation et

l'information des passagers, tant côté suisse que côté français. C'est une priorité.

Quel serait pour vous le signal que la mise en service est réussie?
Nous nous attendons à accueillir 50 000 passagers par jour et il s'agira d'accompagner ces usagers.

«Le Léman Express a un potentiel de réduction du trafic routier de l'ordre de 12%.»

Lorsqu'on met en place une nouvelle offre efficace, il y a un phénomène naturel qui la rend attractive et produit des effets favorables. On a encore pu le vérifier récemment avec la Voie verte. Mais l'important est de rendre cet effet durable, de pérenniser les changements de comportement.

Combien de temps vous laissez-vous pour dresser un premier bilan?

C'est après plusieurs mois que nous pourrions vérifier le succès de la nouvelle offre. Il y aura certainement des imperfections et il faudra veiller à être réactif pour réaliser les ajustements nécessaires rapidement. Nous sommes en train de réaliser le projet du siècle pour Genève et pour la région! Ce que l'on met en place est tellement énorme et complexe qu'il faudra en appeler à une certaine compréhension de la part du public. En 2011, la réorganisation du réseau TPG avait suscité passablement de mécontentement. Je suis particulièrement attentif à ce que les choses se passent mieux cette fois. Mais je n'ai pas d'appréhension particulière.

On parle souvent des avantages que les pendulaires transfrontaliers vont retirer du futur réseau, moins de ceux que les résidents genevois obtiendront. Quels sont-ils?

Dans le cœur de l'agglomération, six trains circuleront chaque heure et dans chaque sens entre les gares du canton. On sera dans la logique d'un métro. La synchronisation de ces cadences avec celles des bus et des trams fera que les déplacements seront extrêmement performants. Le tout avec un billet unique. Par ailleurs, le Léman Express proposera des destinations inédites: on pourra par exemple aller skier directement depuis une gare à côté de chez soi, ou rejoindre facilement la future Comédie depuis Lausanne ou Thonon. Et puis le Léman Express a un potentiel de réduction du trafic routier de l'ordre de 12%. En été, quand on a l'impression qu'on circule très bien à Genève, la diminution du trafic ne dépasse pas les 7%. La qualité de vie des Genevois devrait grandement progresser.

Des bénéfices qui profiteront également à l'économie?

La mobilité est l'un des piliers de notre prospérité. Perdre du temps dans les bouchons n'est bon pour personne, et notamment pour les entreprises. L'un des enjeux principaux du Léman Express est justement de soulager les axes routiers des centres urbains du trafic individuel pour les réserver à ceux qui n'ont pas d'autre alternative, transporteurs professionnels en tête. On déchargera aussi le trafic parasite dans les zones de campagne. Tous ces effets positifs aideront considérablement à mettre en œuvre la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, qui a été largement approuvée par le peuple.

Après la mise en service, le 15 décembre 2019, quelles seront les prochaines échéances pour le Léman Express et, plus largement, pour le rail à Genève?

Nous travaillons sur un projet de nouveau barreau du réseau, une liaison diamétrale qui reliera Zimeysaver (ndlr: zone industrielle de Meyrin, Sati-gny et Vernier) à Bernex, en passant par Meyrin, l'aéroport, Cornavin, Lancy et Plan-les-Ouates. Ce sont des travaux de très longue haleine que l'on doit anticiper dès maintenant, car il s'agit d'un projet d'importance fédérale pour lequel il s'agira d'obtenir des financements de Berne. Mais rien ne pourra se faire avant l'extension souterraine de la gare de Cornavin, prévue à l'horizon 2030.
Propos recueillis par Thomas Piffaretti

Du CEVA au Léman Express: histoire d'une mobilisation

Guy Mettan, ancien président de ALP-Rail, revient sur près de deux décennies de rebondissements

Relier les rives droite et gauche du lac a toujours été un casse-tête pour les Genevois. On en parle depuis que Jules César a voulu empêcher le passage des Helvètes en 58 avant Jésus-Christ. Heureusement, on a fait quelques progrès depuis. Non sans mal... L'histoire moderne du projet commence en 1912 avec la signature d'une première convention avec les CFF. Après cent sept ans, on entrevoit le bout du tunnel. Ouf!

Tout commence par deux échecs: en 1996, le projet de traversée routière de la rade du conseiller d'État Philippe Joye est balayé par le peuple et, en 1998, le projet de métro léger voté par le Grand Conseil en 1992 mord également la poussière. À la veille du III^e millénaire, Genève se retrouve le bec dans l'eau, si l'on ose dire...

Négociations avec Berne

Mais les partisans de la mobilité ne s'avouent pas vaincus. Dès 2000, le Grand Conseil prend l'initiative et vote deux crédits d'études de 6 puis de 30 millions de francs pour forcer le Conseil d'État à aller de l'avant. En 2001, sous l'impulsion des conseillers d'État Laurent Moutinot et Robert Cramer, les négociations sont rouvertes avec Berne et aboutissent rapidement à un accord et au dépôt d'un projet de loi (PL 8719) ouvrant un crédit de 400 millions de francs pour le financement de la part cantonale du CEVA. Le Grand Conseil l'adopte le 28 juin 2002. Le projet est alors mis à l'étude, mais il s'avère que les sommes votées sont insuffisantes et que le Canton doit rallonger sa quote-part.

Les opposants à la liaison ferroviaire, des habitants du quartier de Champel principalement, relèvent la tête. En 2007, ils lancent une initiative et récoltent 16 600 signatures «Pour une meilleure mobilité franco-genevoise» qui rejette le RER et propose un tram. Après un long trajet parlementaire, l'initiative sera invalidée en dernier recours par le Tribunal fédéral en 2011. Au printemps 2009, le conseiller d'État Mark Muller



Les «gilets jaunes» genevois pendant la campagne CEVA de 2009. On peut reconnaître (de gauche à droite) Anne Mahrer, Élisabeth Chatelain, Gabriel Barrillier, Guy Mettan, Christian Dupessey, Liliane Maury Pasquier, Maria Roth-Bernasconi et Sigurd Maxwell (à l'arrière-plan). LDD

dépose un nouveau projet de loi (PL 10 444) ouvrant un crédit complémentaire de 113 millions de francs. La loi est votée en juin, mais elle suscite immédiatement un référendum, qui aboutit en septembre.

Une campagne intense

Le Conseil d'État fixe la votation le 29 novembre et pendant tout l'automne, une campagne acharnée

«Dix ans de luttes, dix ans de travaux, le CEVA est désormais entré dans l'histoire genevoise.»

va se dérouler entre partisans et opposants au CEVA. Dans le camp des pro-CEVA, on trouve les élus de la majorité des partis, PLR, PDC, UDC, Verts, socialistes, députés, maires de communes, représentants d'associations, soit une centaine de personnes regroupées dans un comité unitaire Pro-RER Genève-Région, coprésidé

par Gabriel Barrillier et Élisabeth Chatelain et soutenu par l'association ALP-Rail, pilotée par le soussigné et par Sigurd Maxwell, pionnier historique du projet de RER depuis 1993.

En face, l'opposition est emmenée par les opposants historiques du plateau de Champel. Ils sont soutenus par le MCG. Ils craignent pour la sécurité des travaux, les trépidations et bruits solidiens, l'afflux de frontaliers, la sécurité des gares et le respect des crédits votés.

La bataille est homérique. Les slogans fusent de tous côtés, alignant les jeux de mots du genre «Là où le CEVA passe, les bouchons trépassent», qui font écho aux «CEVA pas la tête!». Le samedi, les «gilets jaunes» genevois descendent dans les rues et occupent les trams de Carouge à Moillesulaz pour défendre le rail. Finalement, l'après-midi du 29 novembre 2009, le verdict tombe, sans appel: 61,2% des Genevois acceptent la rallonge tant disputée. En 2011, les derniers recours sont levés par le Tribunal administratif fédéral et les premiers travaux peuvent démarrer en novembre.

Une dernière escarmouche sur-

vient le 18 mai 2014 avec le succès d'un référendum du MCG contre la participation cantonale au financement de parkings relais en France voisine. Le chantier du CEVA n'est pas menacé, mais l'épisode freine l'élan de coopération politique qui s'était mis en place entre Genevois, Vaudois et Français dans les années 2000.

Rapprochement franco-suisse

Car cette mobilisation pour le CEVA a aussi eu pour effet de rapprocher les deux univers politiques par-dessus la frontière. Des deux côtés, on a multiplié les initiatives et les rencontres: discussions autour des projets d'agglomération, tenues d'assises transfrontalières des élus, réactivation du comité régional franco-genevois, mise en place d'un GLCT et d'un Forum d'agglomération, rencontres informelles de la société civile.

Dix ans de luttes, dix ans de travaux, le CEVA est désormais entré dans l'histoire genevoise. Place désormais au Léman Express qui devrait transformer la vie quotidienne des «Grands Genevois». Pour le meilleur, c'est sûr! **Guy Mettan**

Genève prépare sa mue vers l'ère de la métropole ferroviaire

Plus que la nouvelle épine dorsale des transports publics de la région, le Léman Express constitue un formidable incubateur urbain

«**D**écembre 2019 ne constitue que la première étape de l'aventure ferroviaire du Grand Genève», prévient David Favre, directeur général de l'Office des transports du canton de Genève. En effet, si les habitants de la région pourront d'emblée profiter des nouvelles possibilités de déplacement offertes par le train dès la mise en service intégrale du réseau de 45 gares et 230 kilomètres de lignes réparties sur les territoires suisse et français, il faudra encore quelques mois, voire quelques années, avant que l'ensemble des équipements complémentaires ne soit en place.

«Désormais, il va falloir envisager la meilleure façon de se déplacer en combinant plusieurs modes de transport.»

Au cœur du dispositif: les espaces publics qui relieront les gares aux quartiers et favoriseront les transferts du train aux trams et bus, ou encore aux vélostations et aux P+R. Ces espaces publics liés à la mobilité seront dans leur grande majorité réalisés pour la mise en service du Léman Express. Les accès aux haltes et gares seront garantis et les voyageurs seront dirigés par une signalétique adaptée tout au long de cette phase de transition.

De nouveaux quartiers autour des gares vont également voir le jour, comprenant des logements, des commerces, des activités ainsi que des équipements publics. Les chantiers des bâtiments autour des gares ont débuté: à Lancy-Pont-Rouge, à Genève-Eaux-Vives ou à Chêne-Bourg. Les Genevois sont donc appelés à faire preuve de patience avant de découvrir le résultat final de cette mutation



Comme à Genève-Sécheron, la ville se densifie désormais autour des gares du Léman Express. © ETAT DE GENÈVE

urbaine inédite. Au-delà des chantiers complémentaires qui rythment quelque temps encore l'essor du Léman Express, la population va être appelée à repenser ses habitudes de déplacement, indique David Favre: «Désormais, il va falloir envisager la

meilleure façon de se déplacer en combinant plusieurs modes de transport, apprendre à se rendre en bus jusqu'à la gare la plus proche, puis terminer son parcours à vélo par exemple. Et malgré ces changements, ou plutôt grâce à ces combi-

naisons, les Genevois vont gagner du temps.» Chaque gare constituera en effet un «hub» de mobilité, où convergeront l'ensemble des modes de transport. Parkings, vélostations, itinéraires de mobilité douce viendront compléter les abords des gares pour permettre une multimodalité épanouie et efficace. Si le cœur du réseau pourra compter, dès la mise en service, sur ces équipements, certaines gares périphériques devront attendre quelque temps avant que ne soient achevés les nouveaux P+R par exemple.

Décembre 2019 constitue donc la première étape de la mue genevoise vers l'ère de la métropole ferroviaire, que pratiquent déjà avec aisance et satisfaction Zurich ou Berne. D'autant que le Canton entend poursuivre sur sa lancée en améliorant encore l'axe Cornavin-La Plaine-Bellegarde (*lire ci-contre*) et, à long terme, en créant de nouveaux tronçons, notamment en direction des nouveaux quartiers de Bernex et des Cherpines. **Y.G-M**

Focus

L'axe Cornavin-Vernier-La Plaine va accueillir des trains plus longs

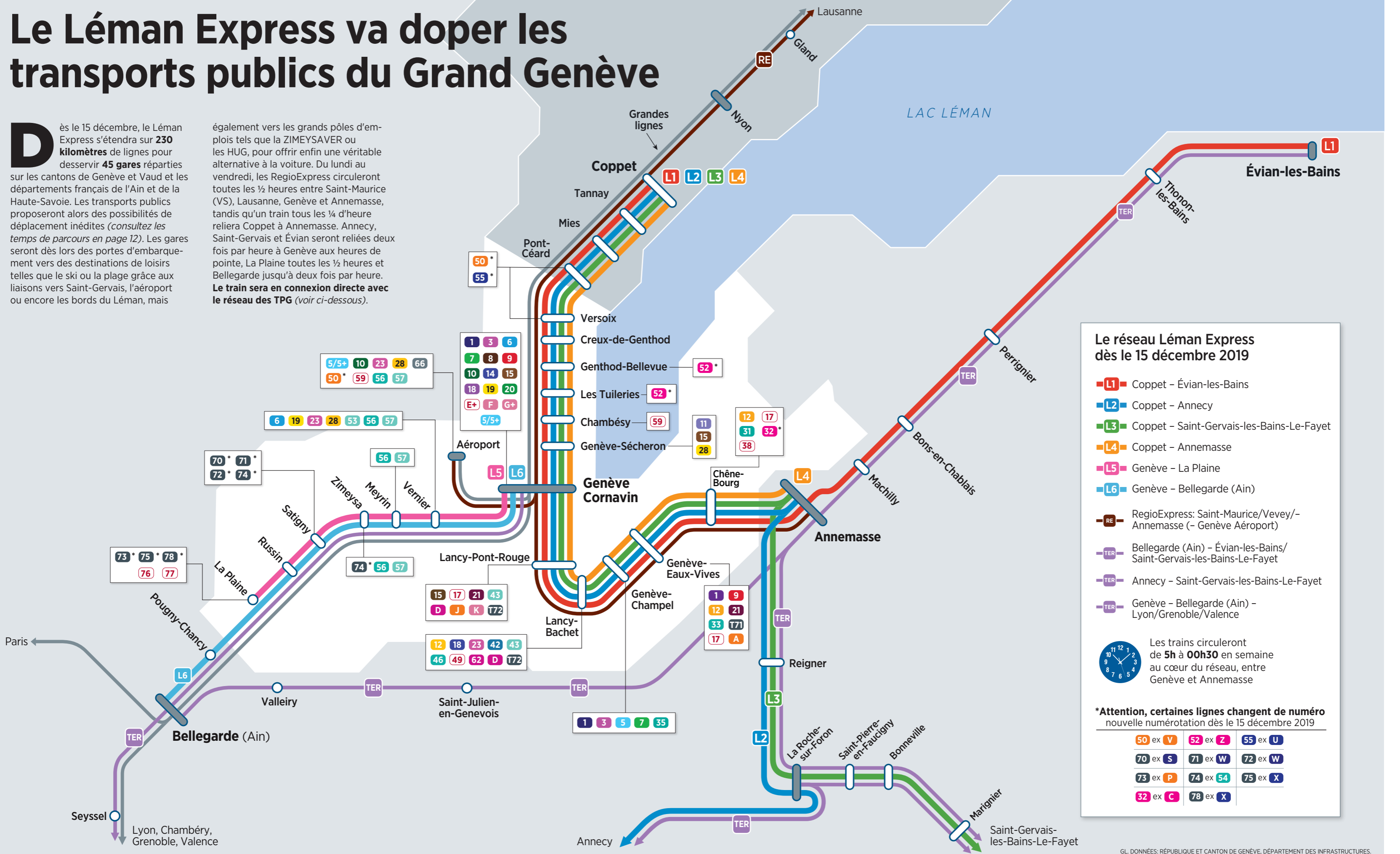
Aujourd'hui, il faut parfois jouer des coudes pour trouver une place aux heures de pointe dans les trains qui desservent les gares de Vernier, Meyrin, Satigny ou La Plaine. La ligne a connu ces dernières années des croissances de fréquentation inédites en Suisse et des travaux ont débuté à l'été 2018 pour faire face à l'augmentation de la demande. Ainsi, les quais sont actuellement allongés à 160 mè-

tres pour permettre à des trains doubles d'une longueur de 150 mètres, au lieu de 75, d'y circuler dès décembre 2019 aux heures de pointe. L'accès aux gares est, de plus, en cours d'amélioration pour les personnes à mobilité réduite. Abris et bancs sont également revus pour offrir plus de confort d'attente. La ligne fera progressivement peau neuve d'ici à 2021. **Y.G-M**

Le Léman Express va doper les transports publics du Grand Genève

Dès le 15 décembre, le Léman Express s'étendra sur **230 kilomètres** de lignes pour desservir **45 gares** réparties sur les cantons de Genève et Vaud et les départements français de l'Ain et de la Haute-Savoie. Les transports publics proposeront alors des possibilités de déplacement inédites (consultez les temps de parcours en page 12). Les gares seront dès lors des portes d'embarquement vers des destinations de loisirs telles que le ski ou la plage grâce aux liaisons vers Saint-Gervais, l'aéroport ou encore les bords du Léman, mais

également vers les grands pôles d'emplois tels que la ZIMEYSAVER ou les HUG, pour offrir enfin une véritable alternative à la voiture. Du lundi au vendredi, les RegioExpress circuleront toutes les ½ heures entre Saint-Maurice (VS), Lausanne, Genève et Annemasse, tandis qu'un train tous les ¼ d'heure reliera Coppet à Annemasse. Ancey, Saint-Gervais et Évian seront reliés deux fois par heure à Genève aux heures de pointe, La Plaine toutes les ½ heures et Bellegarde jusqu'à deux fois par heure. **Le train sera en connexion directe avec le réseau des TPG (voir ci-dessous).**



Le réseau Léman Express dès le 15 décembre 2019

- L1** Coppet - Évian-les-Bains
- L2** Coppet - Annecy
- L3** Coppet - Saint-Gervais-les-Bains-Le-Fayet
- L4** Coppet - Annemasse
- L5** Genève - La Plaine
- L6** Genève - Bellegarde (Ain)
- RE** RegioExpress: Saint-Maurice/Vevey/-Annemasse (- Genève Aéroport)
- TER** Bellegarde (Ain) - Évian-les-Bains/Saint-Gervais-les-Bains-Le-Fayet
- TER** Annecy - Saint-Gervais-les-Bains-Le-Fayet
- TER** Genève - Bellegarde (Ain) - Lyon/Grenoble/Valence

Les trains circuleront de **5h à 00h30** en semaine au cœur du réseau, entre Genève et Annemasse

***Attention, certaines lignes changent de numéro nouvelle numérotation dès le 15 décembre 2019**

50 ex V	52 ex Z	55 ex U
70 ex S	71 ex W	72 ex W
73 ex P	74 ex 54	75 ex X
32 ex C	78 ex X	

GL. DONNÉES: RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE, DÉPARTEMENT DES INFRASTRUCTURES.

Le CEVA s'apprête à laisser la place au Léman Express

À la fin de juin 2019, les Genevois seront invités à visiter le chantier du CEVA à l'occasion des dernières journées portes ouvertes avant la mise en service du plus grand réseau transfrontalier européen

Lancés en novembre 2011, les travaux de la jonction ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse se poursuivent comme prévu et l'avancement global du projet atteint aujourd'hui les 96%: la voie ferrée est installée entre les Eaux-Vives et la frontière, ainsi qu'entre Lancy-Pont-Rouge et le Val d'Arve. Cela sera également le cas dans les prochaines semaines sur le dernier secteur du tracé, à savoir le tunnel de Champel.

En 2013, 2015 et 2017, près de 75 000 visiteurs avaient profité des trois week-ends de journées portes ouvertes pour découvrir l'ampleur inédite du chantier CEVA, et voir les tunnels et gares prendre forme pro-

gressivement. Cette année, les 29 et 30 juin, le CEVA permettra une nouvelle et ultime fois aux Genevois de passer de l'autre côté des barrières de chantier pour admirer, toucher, humer ces nouveaux temples de la mobilité ferroviaire que sont les gares de Lancy-Bachet, Genève-Champel, Genève-Eaux-Vives et Chêne-Bourg, entre 10 h et 17 h.

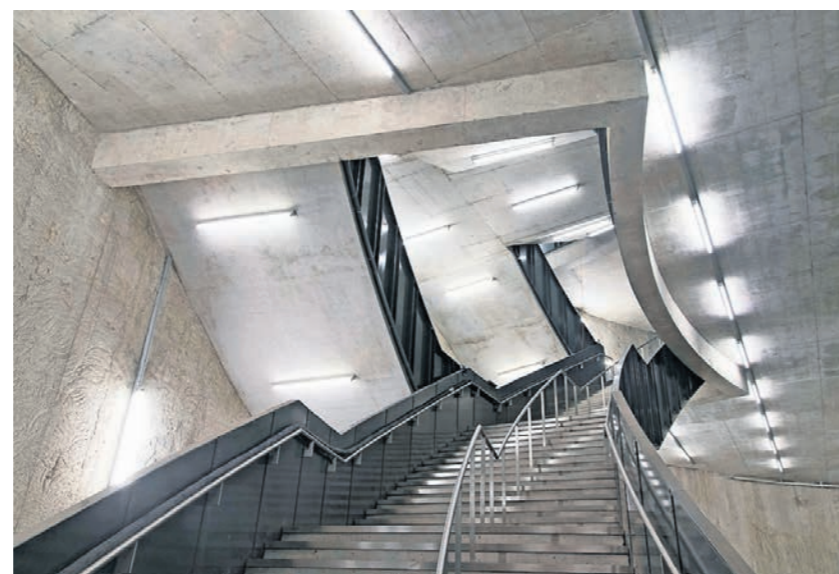
L'occasion par ailleurs de se préparer aux nouvelles possibilités de déplacement qu'offrira le Léman Express, grâce aux stands d'information des CFF, des TPG et de la Fondation des parkings, qui animeront ces visites. Des navettes permettront de passer d'un site à l'autre. En voiture donc pour la mobilité du futur! **Y.G-M**



En septembre 2017, les visiteurs ont eu la chance de fouler en primeur le sol en briques de verre des gares CEVA. Les prochaines journées portes-ouvertes, les 29 et 30 juin, seront une occasion supplémentaire de venir admirer les nouvelles installations. © CEVA/GROUPE I3.76, O. ZIMMERMANN ET L. FASCINI



À Lancy-Bachet comme ailleurs, puit de lumière et éclairage adapté font oublier que nous sommes en sous-sol. © CEVA / O. ZIMMERMANN



Les escaliers de la gare de Genève-Champel, la plus profonde de toutes, complètent les escalators et les ascenseurs pour absorber les flux de voyageurs. © CEVA / O. ZIMMERMANN

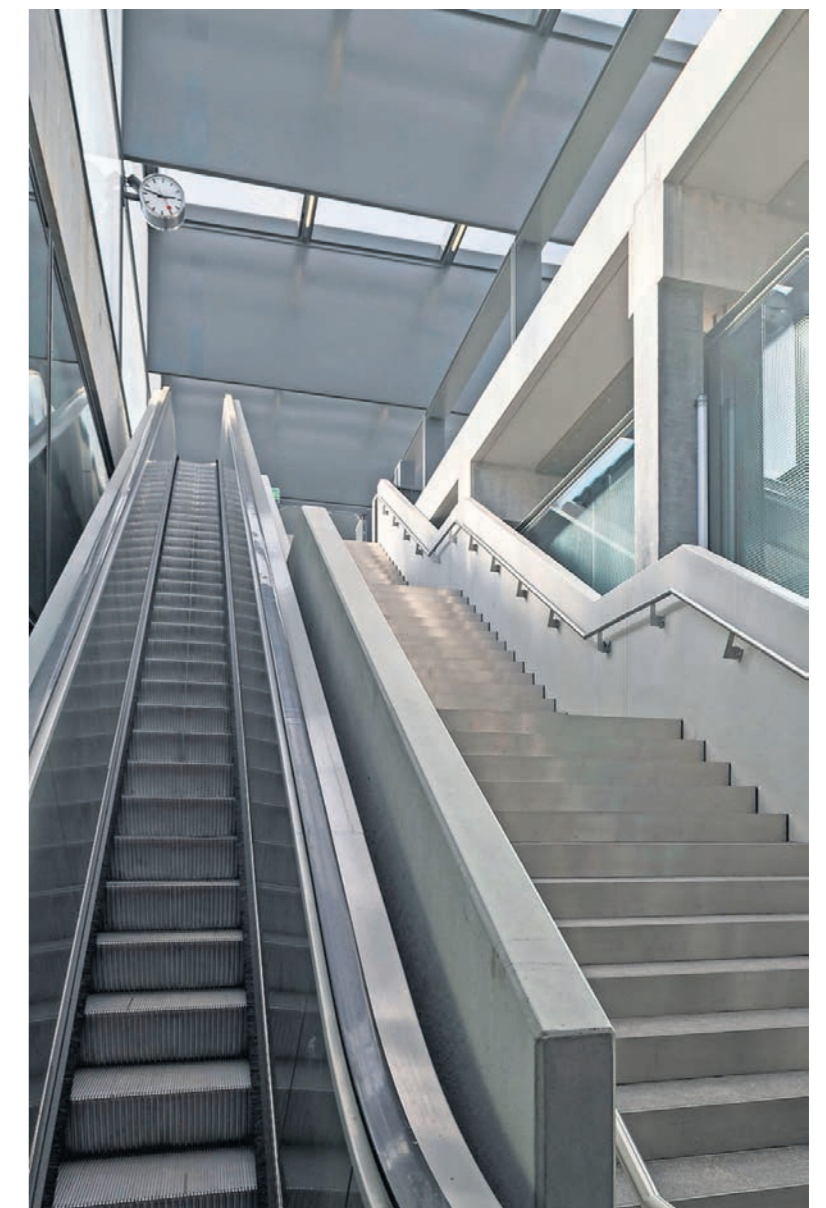


La gare de Lancy Pont-Rouge, d'ores et déjà en service, a redynamisé le tissu économique du quartier. LUCIEN FORTUNATI

Agenda

Réservez les dates des prochaines journées portes ouvertes du chantier CEVA les 29 et 30 juin 2019.

Entre 10h et 17h, vous pourrez visiter les gares de Lancy-Bachet, Genève-Champel, Genève-Eaux-Vives et Chêne-Bourg.



Escalators ou escaliers? À Chêne-Bourg, tout a été pensé pour faciliter la mobilité des usagers. © CEVA - CRÉDITS: O. ZIMMERMANN

Confortable et connecté: le train, nouvel art de vivre urbain

Dans les nouvelles rames flambant neuves, tout a été pensé pour faciliter le quotidien des usagers

Toute première gare du Léman Express en fonctionnement, Lancy-Pont-Rouge est déjà sur les rails. Des rames circulent toutes les 15 minutes, et parmi elles, quelques-unes arborent déjà fièrement les couleurs du Léman Express. Il ne s'agit pas d'un simple coup de peinture extérieur. L'intérieur des wagons a également eu droit à une discrète mais radicale métamorphose: tout a été repensé pour le confort des voyageurs.

«Vous entendez?» demande Silvano Rupil, ingénieur chez Stadler, le constructeur suisse des trains, un demi-sourire aux lèvres. Nous tendons l'oreille. Rien. «Eh bien, c'est parfaitement normal! Les trains Léman Express sont bien moins bruyants que leurs prédécesseurs. Ce n'est de loin pas la seule amélioration. Outre le bruit, ce sont les sensations d'accélération et de décélération du véhicule qui ont complètement disparu.» Effectivement, quelques minutes plus tard, nous voici à la gare Cornavin, sans avoir ressenti la moindre secousse. «Ils sont également capables de pointes à 160 km/h sur certains tronçons, ce qui diminue drastiquement le temps de trajet. Plus largement, ils sont équipés d'un système embarqué nommé ETCS, qui rend la signalisation plus intelligente et plus sûre, mais qui permet aussi d'augmenter la capacité des lignes et d'améliorer la vitesse moyenne des trains», précise-t-il.

En plus de ces détails techniques, c'est la façon de voyager qui a été entièrement repensée et qui entre désormais de plain-pied dans le XXI^e siècle. Il est par exemple possible de recharger son téléphone portable ou son ordinateur durant son trajet puisque des prises électriques sont installées à proximité des sièges, y compris en seconde classe. Un luxe qui n'existait pas jusqu'ici. «Dans le même esprit pratique, les premières classes disposent d'un espace de travail amélioré, notamment avec des tablettes plus grandes», explique Mario Werren, directeur de Lémanis SA, l'opérateur du Léman Express. «L'une des préoccupations majeures



Les nouveaux trains comportent de nombreuses améliorations, comme par exemple des portes élargies pour faciliter le passage, des prises de courant y compris en seconde classe, un système de vidéosurveillance performant et même un espace pour changer les bébés. GEORGES CABRERA

des usagers, c'est la sécurité à bord», ajoute-t-il. Un système de vidéosurveillance performant déployé tout le long du train achèvera de rassurer le voyageur qui sort tard du bureau.

Personne n'a été oublié: les portes ont été élargies pour faciliter l'entrée et la sortie des personnes à mobilité réduite, des poussettes ou des vélos. Les toilettes disposent désormais d'une

table à langer pour simplifier la vie des jeunes parents nomades. Une arme de séduction massive qui promet de vous faire oublier la voiture et les embouteillages.

Cécile Denayrouse

L'avis de l'expert

«Le Léman Express va offrir à Genève le saut qualitatif qui lui manquait»

Trois questions à Vincent Kaufmann, professeur de sociologie urbaine et d'analyse des mobilités à l'École polytechnique fédérale de Lausanne.



Vincent Kaufmann
Directeur du laboratoire de sociologie urbaine de l'EPFL

trajet qui pouvait prendre plus d'une demi-heure en tramway et bus ne prendra plus que quelques minutes, le transfert modal sera favorisé et la qualité de vie grandement améliorée.

Sommes-nous face à une révolution?

Ça y ressemble en tout cas! Prenons Lausanne avec le M2, ou Lyon et Grenoble avec le tramway. Une fois mis en place, ces nouveaux services ont radicalement changé l'image du transport public et ont entraîné des changements de mode de vie dans ces trois villes. Genève n'a pas encore connu ce saut qualitatif, ce souffle-là. Son système de mobilité n'est pas en

adéquation avec son aura internationale. Mais le Léman Express va permettre ce bond.

Qu'est-ce qui va changer?

La circulation à l'intérieur de Genève, notamment grâce aux liaisons de rocade, qui manquaient cruellement sur le réseau TPG. Celles-ci vont favoriser la mobilité transversale. Un

Le Léman Express réduit aussi la frontière entre Genève et la France...

Il faut admettre une fois pour toutes que nous sommes dans une région transfrontalière. C'est un fait qui prévaut également pour les questions de mobilité. Il faut penser la cohésion de la région. Dans ce contexte et dans son intérêt, il est indispensable que Genève soit amarré à son arrière-pays qu'est la France. C.D.

«Le Léman Express va me faire gagner du temps de vie»

D'ici à quelques mois, ils seront plusieurs milliers à emprunter le train urbain. Nous avons rencontré quelques usagers enthousiastes

«Vous imaginez? Avec un train toutes les quinze minutes, je n'ai plus le nez collé à la montre pour arriver à l'heure à la crèche en sortant du bureau...» Indéniablement, le quotidien de Philippe, jeune papa de 41 ans, vient de changer. Et pour du mieux. Résident lancéen, il gagne en moyenne trente-cinq minutes dans la journée grâce au Léman Express. «Avant, je devais prendre le tram 15 en direction de Nations pour aller jusqu'à Manor, mon lieu de travail. À présent, je rejoins le centre-ville en quelques minutes et je n'ai qu'à traverser la gare pour aller à Coutance. Même gain de

«Le train, c'est le transport qui pollue le moins, c'est juste le véhicule de l'avenir»

temps pour le retour», explique-t-il, plan du réseau sur son téléphone portable à l'appui. Stéphanie, sa voisine de siège et collègue, acquiesce: «En fait, c'est tout simplement du temps de vie gagné...»

Enceinte de quelques mois et résidente de Versoix, Aurore, 26 ans, savoure tranquillement son trajet, les yeux tournés vers la fenêtre. La jeune femme apprécie de pouvoir rallier la gare Cornavin en quelques minutes pour ensuite rejoindre l'Hôpital cantonal, le tout sans avoir à prendre sa



Le Léman Express réduit considérablement les distances entre les quartiers et les rives genevoises. Les premiers utilisateurs s'en rendent déjà compte. STEVE JUNKER-GOMEZ

voiture: «Je dois me rendre à l'hôpital très régulièrement et je déteste conduire. Pour ces deux raisons, je suis ravie de pouvoir me déplacer sans stress.» À la mention du gigantesque tapis roulant qui reliera directement la future gare Léman Express de Champel aux HUG sans avoir à sortir à l'extérieur, elle affirme: «Eh bien, après ça je n'ai plus d'excuse pour ne pas faire de deuxième!»

Le long des rails lémaniques, les morceaux de vie se suivent et ne se ressemblent pas. Pour Elisabeth, qui effectue deux fois par jour le trajet La Plaine-Meyrin, c'est un autre confort que le temps qui prévaut: «Les rames sont systématiquement bondées aux heures de pointe. Avec davantage de trains, je pourrais profiter d'une place assise et lire plus confortablement» (voir les améliorations sur la ligne de La

Plaine en page 5). Un groupe d'ados fraîchement sortis de cours s'infilte bruyamment dans la rame. À la question de savoir ce que le Léman Express va changer dans leurs vies, ils répondent avec un argument choc: «Le train, c'est le transport qui pollue le moins, affirme Thibaut du haut de ses 15 ans. Il me semble normal et essentiel que les autorités misent dessus, c'est juste le véhicule de l'avenir!» C.D.

Des questions? Appelez-nous !

GE-TRANSPORTS à votre service

+41 22 546 87 00

📍 ge-transports
📧 ge_transports
📧 @ ge-transports@etat.ge.ch

Préparez-vous à l'arrivée du Léman Express!



Tout sur le Léman Express

Horaires, destinations, bons plans multimodaux:
lemanexpress.ch
ge.ch/lc/leman-express
ge.ch/lc/bons-plans-mobilite



Combinez bus et train avec un seul billet!

Train, tram, bus avec un seul billet.

TPG: webshop.tpg.ch/
 • guichets tpg • application tpg mobile

CFF:
www.cff.ch/fr/abonnements-et-billets.html
 • guichets CFF • application CFF



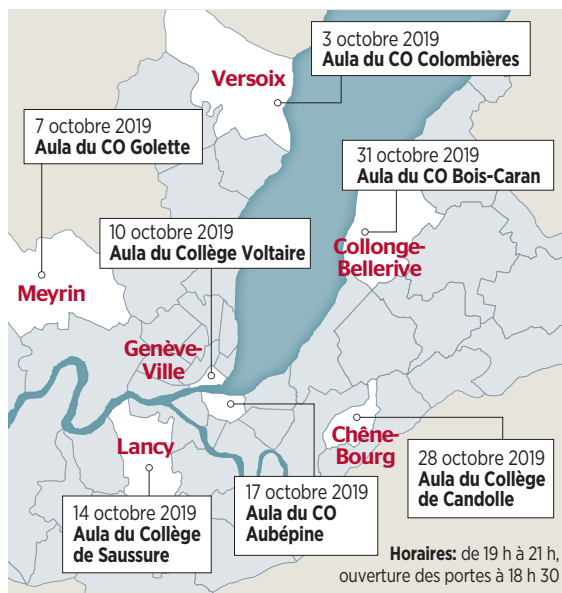
De la voiture au train et vice-versa

L'abonnement P+R comprend la libre circulation en transport public dans le canton de Genève (tout Genève zone 10) annuellement, mensuellement ou à la journée. Dans le canton de Genève ce sont:

- 21 P+R • 9 P+R journaliers
- 7 P+R avec vélostations

Consultez l'ensemble de l'offre sur:
<https://www.geneve-parking.ch/fr>

Assistez aux séances publiques d'information près de chez vous



Combinez train et vélo

Avec les nouvelles gares Léman Express, ce seront plus de **3500 places** pour les vélos dans des lieux sécurisés qui seront à disposition. Pour plus de simplicité: la web app www.velocity.ch permet d'utiliser votre SwissPass pour accéder à huit vélostations à Genève.

Découvrez le Léman Express en vidéos

Scannez ce QR code et retrouvez l'intégralité de ce supplément, assorti de vidéos originales sur le Léman Express: visite de la gare souterraine de Genève-Champel, voyage à bord des nouveaux trains, reportages sur le futur réseau des transports publics. Une immersion numérique également accessible à cette adresse:

<http://www.leman-express.tdg.ch>



Scannez ce QR code et retrouvez l'intégralité de ce supplément

Le Léman Express pour se déplacer plus vite dans le Grand Genève (voir le réseau en pages 6-7)

Ligne L1

Coppet - Évian-les-Bains

- 29' Versoix → Lancy-Bachet
- 30' Perrignier → Chêne-Bourg
- 50' Thonon-les-Bains → Lancy-Pont-Rouge
- 54' Genève-Eaux-Vives → Évian-les-Bains
- 1:11' Thonon-les-Bains → Genève-Aéroport**

Ligne L2

Coppet - Annecy

- 14' Lancy-Bachet → Genève-Sécheron
- 24' Reignier → Genève-Eaux-Vives
- 49' La Roche-sur-Foron → Genève-Cornavin
- 1:09' Pringy → Genève-Champel
- 1:12' Chêne-Bourg → Annecy

Ligne L3

Coppet - Saint-Gervais-les-Bains-Le Fayet

- 5' Lancy-Pont-Rouge → Genève-Champel
- 47' Bonneville → Genève-Eaux-Vives
- 1:03' Chêne-Bourg → Cluses
- 1:44' Genève-Cornavin → Saint-Gervais-les-Bains-Le Fayet
- 1:52' Saint-Gervais-les-Bains-Le-Fayet → Genève-Aéroport**

Ligne L4

Coppet - Annemasse

- 7' Genève-Eaux-Vives → Lancy-Pont-Rouge
- 22' Annemasse → Genève-Cornavin
- 33' Versoix → Genève-Champel
- 38' Pont-Céard → Lancy-Bachet
- 43' Coppet → Genève-Eaux-Vives

Ligne L5

Genève - La Plaine

- 19' La Plaine → Genève-Cornavin
- 28' La Plaine → Lancy-Pont-Rouge**
- 31' Satigny → Genève-Eaux-Vives

Ligne L6

Genève - Bellegarde (Ain)

- 22' Vernier → Genève-Champel**
- 30' Versoix → Zimeysa**
- 35' Zimeysa → Annemasse**
- 47' Bellegarde → Eaux-Vives

** Changement à Genève-Cornavin

GL. DONNÉES: RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE, DÉPARTEMENT DES INFRASTRUCTURES.