

Des deux côtés de la frontière

DIEGO MERMOUD-PLAZA

Si le déploiement du Service Express Régional Métropolitain (SERM) giron-din prend progressivement forme, un exemple comparable et trans-frontalier existe depuis cinq ans dans l'agglomération du Grand Genève : le Léman Express, aussi appelé le « Lex ». Les travaux ont débuté en 2011, près d'un siècle après la signature en 1912 d'une convention entre le Canton de Genève, la Confédération Suisse et les Chemins de Fer Fédéraux (CFF) pour relier la gare Cornavin située rive droite du Rhône à celle des Eaux-Vives, sur la rive gauche, historiquement connectée à la ville française d'Annemasse. Après huit années de travaux pour réaliser ce « chantier du siècle¹ », cette nouvelle offre de transport est inaugurée le 15 décembre 2019. À son lancement, elle s'est heurtée presque simultanément à deux événements : le mouvement social contre la réforme des retraites en France qui a débuté en décembre 2019, et la pandémie du Covid-19 qui a provoqué, mi-mars 2020, un confinement de la population avec des règles différenciées de chaque côté de la frontière.

« Choc culturel »

Ce contexte particulier a mis en exergue les différences culturelles entre les deux pays. Si le service de transport est de manière générale séparé des deux côtés de la frontière, avec des conducteurs suisses sur le territoire helvétique et français dans

l'Hexagone, il ne l'est pas sur le tronçon qui relie Annemasse à la gare de centrale de Genève (Cornavin). Par conséquent, sur ce segment particulier du Léman Express, le matériel roulant SNCF et CFF, tout comme les mécaniciens qui le conduisent, s'entremêlent avec une offre qui couple les deux opérateurs. Ainsi, le mouvement de grève français contre la réforme des retraites a également entravé la desserte côté suisse. Pour un pays qui s'inscrit culturellement dans la « paix du travail », limitant et encadrant le droit de grève, ce fut un « petit » choc culturel !

Un succès inattendu

Les restrictions de la période Covid sont aussi venues freiner l'utilisation de cette nouvelle offre au printemps 2020. Toutefois, ces circonstances peu favorables lors de la mise en service ont rapidement laissé place à un succès d'ampleur. L'objectif initial était de parvenir à une fréquentation de 50 000 voyageurs quotidiens sur le réseau après 4 ans d'exploitation ; il a été atteint dès 2021, allant jusqu'à 80 000 voyageurs par jour en novembre 2024. Ce succès s'explique d'abord par un environnement où la part modale des transports en commun pour les déplacements transfrontaliers était historiquement faible. Avant l'arrivée du Léman Express, en 2018, cette part s'élevait ainsi, côté français, à 15 % pour les frontaliers venant d'Annemasse, 8 % de l'Ain, 3 % de Saint-Julien-en-Genevois et 2 % du Chablais,

alors qu'elle atteignait 33 % des personnes venant du Canton de Vaud². Ensuite, la congestion importante de l'agglomération genevoise favorise tendanciellement les modes alternatifs à la voiture. Les déplacements quotidiens des travailleurs frontaliers, au nombre de 86 355 en 2018 et 114 049 en 2024 (+32,1 % en 6 ans³), participent à cette congestion, mais représentent également un gisement important de report modal vers le « Lex ». Si l'impact du Léman Express sur les déplacements transfrontaliers est indéniable, les déplacements internes aux deux pays représentent en réalité la majorité des déplacements, pour la Suisse et pour la France.

Obtenir des données précises sur le nombre de déplacements hebdomadaires des frontaliers, ainsi que sur leurs pratiques modales, reste aujourd'hui difficile. Plusieurs indicateurs montrent néanmoins que, malgré la forte augmentation du nombre de frontaliers, la congestion à la frontière suisse est moindre ces dernières années. C'est par exemple le cas au poste de douane de Thônex-Vallard qui a vu sa fréquentation diminuer de 27 % entre 2019 et 2023⁴. La part modale de la voiture a également

2 | L. Guihéry, « Le service ferroviaire du Léman Express un an et demi après son lancement », *Revue générale des chemins de fer*, 2021, n° 320, pp. 54-64.

3 | https://statistique.ge.ch/domaines/03/03_05/tableaux.asp?utm_source=chatgpt.com#2

4 | <https://www.geneve.ch/themes/culture/bibliotheques/interroge/reponses/est-impact-de-la-mise-en-service-du-leman-express-sur-la-circulation-geneve>

1 | C. Vuilleumier, G. Duc, *Du CEVA au Léman Express, Le chantier du siècle*, éditions Slatkine, 2020, 280 p.

baissé sur les déplacements venant d'Annemasse-Thonon, passant à 79 % en 2021, soit 10 points de moins qu'en 2019¹.

Un espace géographique transfrontalier recomposé

Le déploiement du Léman Express a fait soudainement passer Genève de « cul-de-sac » à une véritable centralité d'un réseau ferroviaire transnational. L'infrastructure a ainsi modifié les contours de l'espace géographique,

1 | Idem.

ses caractéristiques territoriales et finalement les relations entretenues entre les lieux qui le composent et au-delà. La transformation de l'offre mobilière a eu des implications qui dépassent les simples enjeux de congestion et d'aménagement ; elle a refaçonné le territoire et les pratiques de ses habitants.

Outre la baisse de la motorisation des déplacements domicile-travail, le « Lex » a modifié les pratiques de loisirs des Genevois, ce qui n'avait pas

été totalement anticipé. L'utilisation du Léman Express le week-end vers les Alpes françaises, ou encore vers la ville d'Annecy, s'est par exemple avérée beaucoup plus forte que prévue. Avec une découverte de nouveaux territoires pour des Suisses habituellement tournés vers leurs Alpes nationales. La fréquentation du week-end est ainsi passée de moins de 1,5 million de voyageurs en 2020 à près de 4 millions en 2024² !

2 | <https://www.lemanexpress.com/rapport-2024/>



Mes déplacements avec le Léman express, © Grand Genève, agglomération franco-valdo-génoise, graphisme : fanyhemidi.ch.

Aujourd'hui, à Genève, c'est même la mobilité résidentielle qui se trouve impactée : la frontière entre les deux pays s'estompe et les modes de vie transfrontaliers se développent. Ces dernières années, plus de 30 000 Suisses ont fait le choix de s'établir du côté français, en particulier ceux issus de la classe moyenne qui cherchent à fuir l'inflation des loyers genevois ou souhaitent habiter un logement plus grand.

Une communication efficace

Si ce succès est bien sûr le fruit de la mise en œuvre de la nouvelle offre ferroviaire, la campagne de communication qui l'a accompagnée a été particulièrement efficace. Elle a débuté dès 2015, avec le vote de 8 000 pendulaires¹ pour le choix du nom du futur réseau². En 2019, était dévoilé son visuel, hautement symbolique : un « ruban de Möbius » pour représenter l'unité des deux rives du lac. Ce processus a permis d'impliquer les citoyens et de tresser un imaginaire positif autour du Léman Express.

La fiabilité de l'offre, avec une ponctualité « fin de parcours » record (98,5 % en 2024³) et la mise en place d'une tarification unique attractive sont enfin venues confirmer le succès du Lex auprès de ses usagers.

Une inspiration pour le SERM girondin ?

Comme le Léman Express, le déploiement du SERM girondin facilitera sans nul doute les déplacements domicile/travail mais aussi ceux liés aux études, aux loisirs, aux achats. Trait d'union entre les territoires girondins, il pourra être le train des semaines mais aussi des week-ends pour accéder à des offres culturelles diversifiées et à des sites naturels et paysagers remarquables. Peut-être influencera-t-il les choix résidentiels de demain ? Il contribuera avec certitude à développer des mobilités plus vertueuses permettant de renforcer l'intégration des territoires girondins et améliorant la qualité de vie des habitants du département. Et si un nom devait lui être donné, pourquoi pas imaginer le baptiser « Mascaret Express », en référence à cette vague qui relie océan, fleuve et rivières, aux terres intérieures ? _

1 | <https://www.tdg.ch/le-rer-franco-valdo-genevois-sappellera-leman-express-930210682738>

2 | Il fallait choisir entre : CEVA Express, LEMANIS, REFLEX et LEMAN Express.

3 | Pourcentage de trains arrivant à leur destination finale avec un retard de moins de 6 minutes.