

# TRANSFRONTALIER / Les potentialités du Léman Express

L'inauguration officielle du Léman Express en décembre 2019 doit s'accompagner d'initiatives côté français.

**D**ans une ville, la rocade est de façon générale l'accomplissement d'un plan de déplacements, visant à fluidifier les transports tout en évitant de saturer le centre et en mettant en relation directe les polarités périphériques entre elles. Il est encore plus efficace quand il s'inscrit dans une démarche multimodale et qu'il concerne un transport public efficient.

Les villes de Madrid et de Vienne (en Autriche) illustrent cette démarche. La ligne 6 du métro de Madrid (*Circular L6*) met en réseau les principales polarités péricentrales, Príncipe Pio, Nuevos Ministerios, Avenida de América, Méndez Álvaro... qui correspondent à autant de stations de départ de bus interurbains pour les autres régions d'Espagne. À Vienne, les tracés des *U-Bahn Linien* 2 et 4 (métros) et celui de certaines *S-Bahn Linien* (RER), plus extérieures à la ville, offrent l'originalité de la prolongation d'un effet de rocales par des tangentielles qui relient le centre aux quartiers périphériques et à l'aéroport.

À Genève, le maillon central de la nouvelle rocade ferroviaire franco-suisse

se nomme Ceva (pour Cornavin, Eaux-Vives, Annemasse). Genève s'est construite au bout d'un lac en forme de « V », et aujourd'hui, pour une large partie du trafic qui traverse la ville, c'est la pointe du « V », soit le pont du Mont-Blanc, qui est le chemin le plus court. Historiquement, c'est la raison pour laquelle une ville a été bâtie sur ce passage stratégique. Mais c'est aussi la raison pour laquelle, aujourd'hui, les bouchons paralysent régulièrement la ville à heure fixe au niveau du pont du Mont-Blanc et, par effet de débordement, au niveau des ponts en aval sur le Rhône. Le Ceva, en apportant une ligne qui amorce une rocade contrebalançant efficacement les contraintes du lac et du Rhône, résoudra le problème de la traversée de la ville pour des dizaines de milliers d'habitants chaque jour.

## UN VASTE RER FRANCO-SUISSE

Le Ceva n'est en fait que le maillon central d'un vaste et nouveau RER franco-suisse qui va naître au mois de décembre prochain : le Léman Express, le plus grand RER d'Europe dans la catégorie transfrontalière. La Haute-Savoie va restructurer son territoire autour de ce RER. Les trois axes qui traversent le département à partir d'Évian, Annecy et Saint-Gervais (au pied de Chamonix) seront enfin accessibles depuis le centre de Genève. Inversement, les Savoyards pourront aller jusqu'à Lausanne. C'est ainsi que la « périphérie » devient « centre ».

Mais cette œuvre est encore incomplète. À l'est, le maillon manquant de la boucle ferroviaire autour du Léman, nommée RER Sud-Léman, est désaffecté et reste à reconstruire entre Évian et Saint-Gingolph, soit sur

une distance de 18 km : ceci permettrait une liaison ferrée directe entre Genève et le Valais, avec un trajet plus court que par la Riviera suisse et un dédoublement utile en cas de blocage sur le tracé nord.

Quant à l'ouest, le département de l'Ain est le grand oublié du Léman Express. Le terminus du RER est à la ville frontière du département, Bellegarde-sur-Valserine. Ira-t-il un jour plus loin ? Nantua, Oyonnax et Bourg-en-Bresse pourraient demander à profiter de l'effet Léman Express. Pour les villes du Haut-Bugey ou de la Bresse, ce pourrait être une aubaine pour jouer dans la cour des grands : à la fois celle du Grand Lyon et celle du Grand Genève.

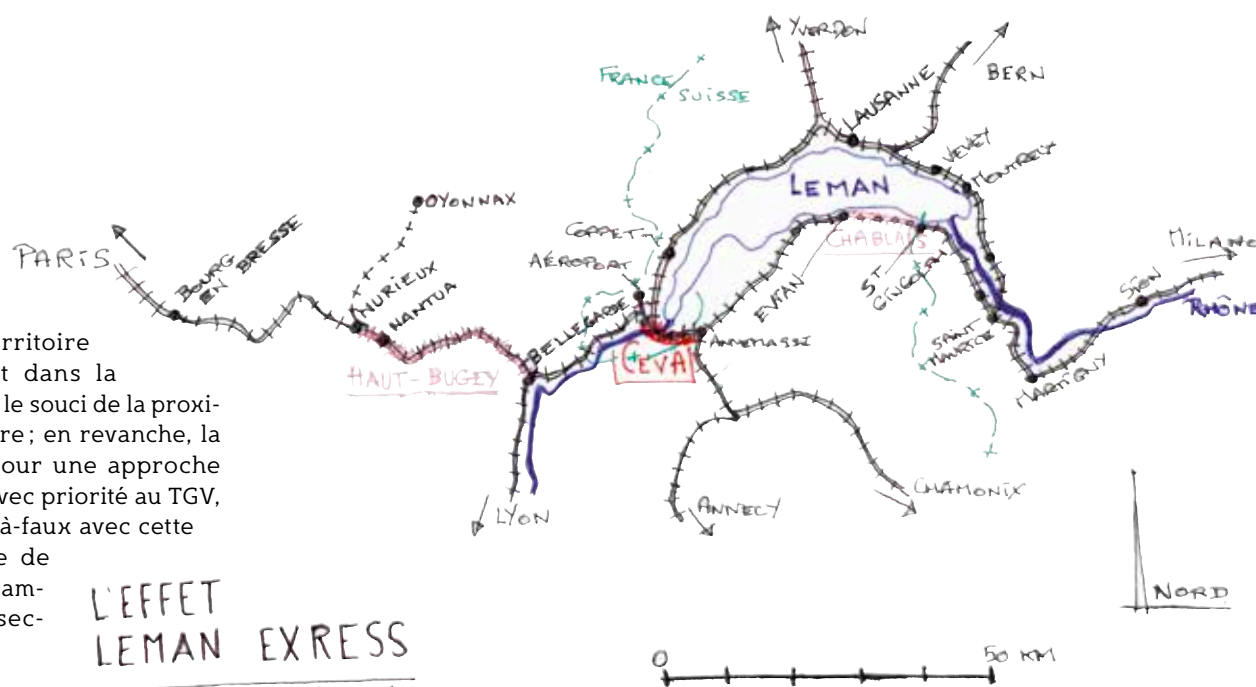
Cependant, un certain nombre de problèmes en suspens apparaissent, notamment pour la ligne du RER Sud-Léman, désaffectée entre Évian et Saint-Gingolph, comme nous l'avons vu, et la ligne du Haut-Bugey<sup>1</sup>, entièrement neuve, mais réservée entre Nurieux et Bellegarde au TGV Lyria, alors que sa vocation première était la desserte régionale. Certaines gares devraient être rouvertes sur ces trajets, dans le Chablais (Meillerie) et en Haut-Bugey (ville de Nantua et Saint-Germain-de-Joux, notamment) ou aménagées (une plateforme multimodale pourrait avoir sa place sur le site de Moulin de Charix/Le Poizat-Lalleyriat). De plus, sur la voie qui dessert Oyonnax, de nouvelles gares et une électrification de la ligne sont à envisager.

Encore faut-il savoir jouer concomitamment sur les deux échelles, urbaine et régionale, dans un contexte transfrontalier, avec des cultures du transport et de l'aménagement des territoires très différentes entre la Confédération et la France voisine :

Léman Express © D. R.



le réflexe de la mise en complémentarité de la mobilité et de l'aménagement du territoire est très présent dans la Confédération où le souci de la proximité est prioritaire; en revanche, la France a opté pour une approche centralisatrice, avec priorité au TGV, qui est en porte-à-faux avec cette prise en compte de la proximité, notamment dans les secteurs frontaliers.



### UNE AUBAINE À NE PAS LAISSER PASSER

Il s'agit là d'une aubaine pour les territoires périphériques du Grand Genève, qui peuvent se restructurer et se mettre aux normes du développement durable par des liaisons avec la ville-centre et entre eux. De plus en plus de travailleurs frontaliers y trouvent un emploi, ce sont des atouts sur lesquels jouer à l'occasion de l'inauguration du Léman Express. Côté suisse, la fièvre ferroviaire s'est maintenue ces dernières décennies. La construction du plus long tunnel au monde, le Saint-Gothard, après dix-sept années de creusement, en est un symbole. Mais à l'intérieur de l'Helvétie, il existe des disparités entre les régions: Genève, Bâle et La Chaux-de-Fonds, toutes trois bordant la frontière française, ont pris du retard en matière ferroviaire face à leurs villes concurrentes, Berne et Zurich. Le retard sera difficile à rattraper, mais elles ont désormais compris l'avantage stratégique d'un RER. Dans le cadre d'un développement durable et pour garantir la qualité de vie et l'attractivité d'un espace urbain, le ferroviaire devient la seule infrastructure lourde tolérée. Incarnant un transport public efficace, le ferroviaire est devenu un facteur central dans la hiérarchie des villes du monde, combiné avec les zones piétonnes, le sentiment de sécurité ou la vitalité économique du centre-ville. À cet effet, de nombreuses

lignes RER doivent traverser la ville métropolitaine et desservir la plus grande périphérie possible. Et dans chaque gare, un bus attend chaque train pour vous amener (presque) devant chez vous. Dans l'absolu, la seule limite d'un RER est le RER d'une autre métropole, même lointaine. Mais lorsque deux métropoles sont proches, comme Lyon et Genève, alors il devient intéressant pour la périphérie de doubler ses avantages!

### UN CHALLENGE POUR LES TERRITOIRES FRANÇAIS

C'est ainsi que les villes frontalières suisses attendent de la part des autorités françaises qu'elles redéveloppent le réseau ferré et les transports publics. Ce sont d'ailleurs les Suisses qui ont financièrement participé à la remise à niveau de la ligne du Haut-Bugey (sans les gares!) et de celle de la ligne Belfort-Delle. Ils ont cofinancé le TGV Rhin-Rhône et vont probablement participer aux coûts de la remise en service du RER Sud-Léman, ainsi qu'à ceux de la nouvelle gare de l'aéroport Bâle-Mulhouse. Toutes ces infrastructures sont entièrement situées sur sol français. Tandis qu'inversement, la France ne finance rien sur les rails suisses.

La manne suisse est bienvenue, mais cette dernière n'est pas inépuisable: les projets de développement du Grand Genève d'ici 2050 donnent à

coups de milliards de francs suisses la part du lion aux chemins de fer. Tandis que du côté français de la même agglomération, à l'exception des terminus du tram sur Saint-Genis-Pouilly (Ain) et Saint-Julien (Haute-Savoie), rien n'est prévu. Les chances de voir de nouvelles coopérations franco-suisse se préciser sont malheureusement minces. Théoriquement, les Suisses salueraient une extension du Léman Express vers les communes de l'Ain, mais cette initiative politique doit venir des décideurs français. Dans le cas contraire, les habitants du Haut-Bugey continueront à regarder passer le train pour Genève tous les jours, sans que jamais il ne s'arrête chez eux.

Pour profiter de l'effet Léman Express dans la métropole internationale en pleine croissance qu'est Genève, les départements de l'Ain et de la Haute-Savoie auraient intérêt à développer un réseau de bus reliant les communes aux gares desservies par le Léman Express, qui, espérons-le, ne tardera pas à s'étendre afin que tous puissent profiter de la prospérité économique et sociale qu'il promet. / **Tobias Imobersteg**, GeoHumanConsulting (Suisse) et **Bernard Lensel**, Urbanistes des Territoires (France)

① Olivier Carmelle et Véronique Pont-Carmelle, *La Ligne du Haut-Bugey: de « l'intérêt local » au Paris-Genève*, La Roche-Blanche/La Regordane, 2010, 2<sup>e</sup> éd.

# RENCONTRE / Le paysage révélé

La 16<sup>e</sup> Rencontre franco-suisse des urbanistes organisée à Lausanne a questionné l'urbanisme à partir de la place du paysage.



Les mayens  
(chalets)  
du Haut-Valais  
© Bernard Lensel

**L**es organisateurs – la Fédération suisse des urbanistes, section romande, l'université de Lausanne (UNIL, Institut de géographie) et l'association française Urbanistes des Territoires – avaient choisi de faire porter cette année l'éclairage sur le paysage révélé. Le rôle de grand témoin était assuré par la philosophe Chris Younès, professeur à l'École spéciale d'architecture. La journée accueillie dans les locaux de l'UNIL, le 5 juillet 2019, a eu un réel succès, tant au niveau de la qualité des présentations et des échanges que par un auditoire nombreux et participatif.

## UN THÈME STRATÉGIQUE ET OUVERT

Le paysage est un thème structurant dans les manières de produire, concevoir et gérer les espaces de vie – comme en témoigne le Grand Prix de l'urbanisme 2018 qui a récompensé l'agence TER. Le paysage a été souvent assimilé à une nature parfois réaliste, parfois mythique ou onirique dans une filiation picturale. Chris Younès a

ouvert la journée avec le constat que l'on doit se confronter aux troubles de notre époque. Le paysage crée un trait d'union entre nature et culture, il s'inscrit dans la grande aventure de l'anthropocène.

De façon réaliste et réalisable, Frédéric Ségur, responsable du service arbres et paysages de la Métropole de Lyon, et Bertrand Vignal, architecte paysagiste (agence Base), ont fait valoir le rôle du paysage pour réagir vis-à-vis du réchauffement climatique, avec les exemples des pratiques lyonnaises.

Avec une approche plus onirique, Julie Imholz, urbaniste-paysagiste (Paysagegestion, Lausanne), fait découvrir le splendide Valais avec une analyse riche et surprenante, même quand on connaît les lieux.

Axelle Grégoire, architecte et cofondatrice de la Société d'objets cartographiques, fait bénéficier de son travail d'utilisation de la cartographie sous toutes ses formes pour mieux appréhender la richesse du paysage et Miguel Georgieff, paysagiste (agence Coloco), concilie nature et paysage, à

partir de plusieurs exemples opérationnels, de Saint-Étienne à la région parisienne, en passant par Buenos Aires et Palerme.

## LE SENS DE LA VILLE

De nouvelles formes urbaines, de nouvelles images de la ville, mais aussi une nouvelle pensée urbanistique placent la qualité des paysages urbains au cœur des préoccupations des décideurs, des concepteurs et des usagers de la ville. Dans la perspective de l'urbanisme de demain, l'esthétique des espaces publics, les formes et usages des espaces communs apparaissent en gestation, faisant appel à des registres renouvelés de connaissance et d'action collective. La renaturation des espaces publics, l'éclairage, le mobilier et l'art urbain, la ludification, etc., deviennent les opérateurs d'une requalification d'ensemble visant à réinventer le sens de la ville à travers ses paysages.

L'urbanisme est actuellement à la croisée des chemins, avec des outils pléthoriques, de la planification à l'application du droit des sols, de la gestion des financements aux procédures de décision ; en revanche, un flou manifeste se révèle au niveau de ses finalités : par quoi commencer, par où l'aborder ?

L'humain doit naturellement avoir toute sa place, cela pourrait paraître évident, mais il semble néanmoins nécessaire de le rappeler dans le contexte actuel, un peu brouillé sur ce sujet. Or, le premier écrin de l'humain, trait d'union entre nature et culture, comme l'a mis en exergue Chris Younès, est bien le paysage, qu'il soit naturel ou urbain. Quel que soit le niveau d'intervention de l'homme, le paysage doit être élaboré pour l'humain ou, mieux, dans la recherche d'un réel équilibre entre l'humain et la nature. / Muriel Delabarre et Bernard Lensel