

Léman Express : de la collaboration transfrontalière aux effets territoriaux

Par le Professeur Giuseppe PINI
Université de Lausanne

Retardé, repensé, voire formellement abandonné pour des raisons historiques et économiques tout au long du XX^e siècle, le raccordement du réseau ferré helvétique au réseau français à travers la création d'une liaison Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA) a été inauguré en décembre 2019. Le tronçon du CEVA constitue le chaînon manquant du RER transfrontalier du Grand Genève qui a nécessité des investissements considérables et une étroite collaboration transfrontalière entre les autorités suisses et françaises. Le RER améliore l'accessibilité interne à l'agglomération, favorisera le transfert modal et une mobilité plus durable. Son fonctionnement devrait générer au titre des dix à quinze prochaines années des effets territoriaux importants, tels que la construction de logements, la croissance de la population, la création ou le transfert d'emplois vers les lieux les plus accessibles, la réorientation des flux pendulaires et, finalement, le développement et la spécialisation de certains lieux.

Le 12 décembre 2019 est entré en service le Léman Express (LEX), réseau composé de six lignes transfrontalières qui relient les villes importantes du Grand Genève (994 400 habitants et 532 000 emplois, en 2015)⁽¹⁾ et la ville d'Annecy. Les prévisions à l'horizon 2030 font état d'un flux de 50 000 à 60 000 déplacements par jour⁽²⁾. Le réseau est considéré comme le plus long RER transfrontalier d'Europe avec ses 230 km et ses 45 gares situées en Suisse et en France. Ce réseau est né de la volonté des autorités genevoises de connecter le canton de Genève avec les villes et communes de sa zone d'influence en Haute-Savoie, dans l'Ain et dans le canton de Vaud.

Dans cet article, nous retraçons l'historique de sa mise en place et évaluons les effets territoriaux probables à l'horizon 2030 sur l'accessibilité régionale, la mobilité des habitants, la construction de logements et les emplois.

La construction de la liaison manquante entre Cornavin, les Eaux-Vives et Annemasse : le CEVA

Le raccordement entre les gares de Cornavin et des Eaux-Vives a fait l'objet d'une convention en 1912 entre la Confédération helvétique et le canton de Genève, convention inscrite dans la Constitution suisse⁽³⁾.

La convention prévoyait le partage du financement de la nouvelle infrastructure ferroviaire entre la Confédération, les Chemins de fer suisses (CFF) et le canton de Genève à hauteur d'un tiers chacun et la réservation des terrains, tout le long du tracé. Aujourd'hui, la part des CFF a été prise en charge par la Confédération. Cette convention faisait suite à des demandes réitérées par le canton de Genève⁽⁴⁾, depuis la fin du XIX^e siècle, pour qu'il puisse être relié à l'international *via* le percement du tunnel de la Faucille (projet jamais réalisé), mais surtout *via* la ligne dite du « Tonkin », reliant Annemasse, Évian et Saint Gingolph, et le tunnel du Simplon qui a été inauguré en 1906. La demande du canton de Genève d'une liaison ferroviaire internationale resta lettre morte, surtout à cause de l'opposition des CFF qui refusait que leur ligne Genève-Lausanne-Simplon soit concurrencée par une liaison *via* la France depuis le sud du lac Léman. Ainsi, la gare des Eaux-Vives située sur territoire suisse resta pendant plus d'un siècle le terminus de la ligne venant d'Annemasse en Haute-Savoie⁽⁵⁾. La ligne acquies une importance stratégique majeure lors de la Seconde Guerre mondiale, période durant laquelle elle supporta un très important trafic de marchandises et de voyageurs venant de la zone libre⁽⁶⁾ d'une France occupée. Dans l'après-Seconde Guerre mondiale, la ligne perdit de son importance, n'as-

(1) « Annuaire statistique des transports. Synthèse des données », canton de Genève, édition 2019.

(2) Office cantonal des transports, République et canton de Genève et estimation de Lémanis SA.

(3) Loi fédérale du 10 juillet 1912, portant développement du réseau des chemins de fer fédéraux sur le territoire genevois.

(4) PLOUJOUX G. (2018), *Histoire des transports publics dans le canton de Genève*, volume 4, Éditions du Tricornet, Genève.

(5) La Ligne Annemasse – Eaux-Vives a été inaugurée en 1888.

(6) La zone libre, dont la limite touchait Annemasse, a été instaurée suite à la signature, le 22 juin 1940, de la convention d'armistice entre le Troisième Reich et la France occupée.

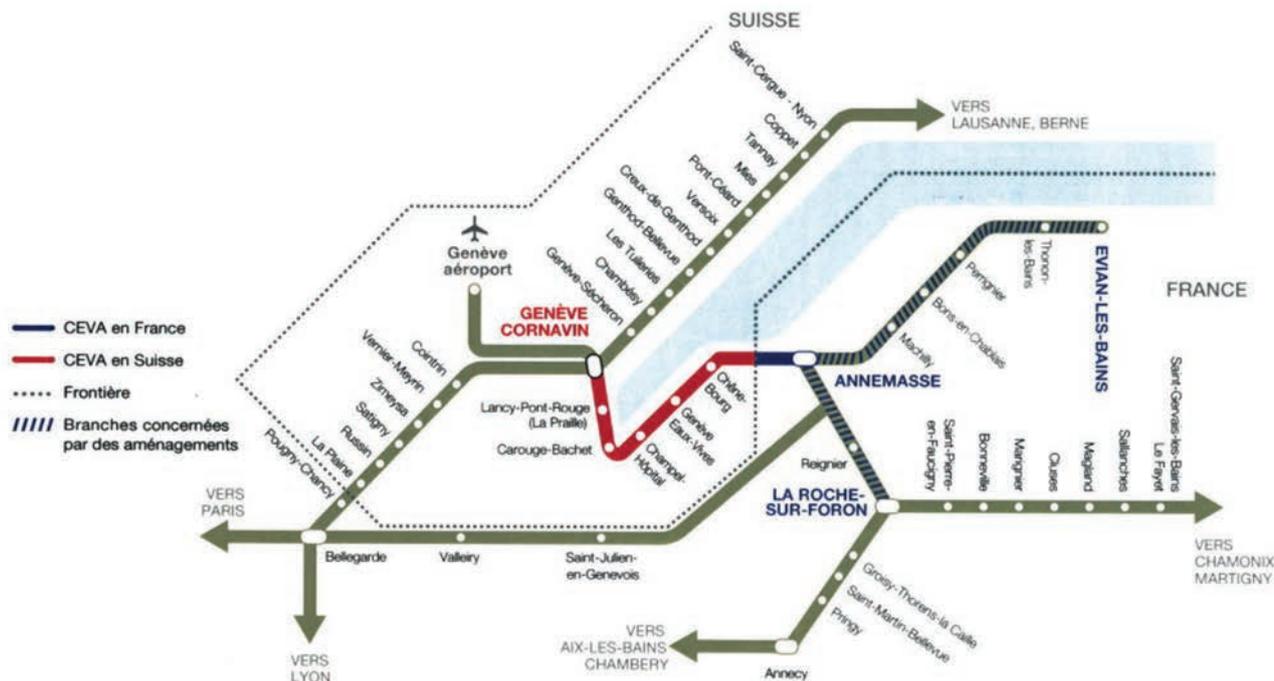


Figure 1 : La liaison manquante du CEVA (portions en rouge et bleu) (source : *La Revue Polytechnique*, Polymédia, Morges, 10/2016).

surant plus qu'un trafic voyageurs confidentiel. À la fin des années 1990, la question ferroviaire et le souhait d'une liaison ferroviaire internationale avec le sud de la France refont surface. Ce projet est dénommé « Barreau-Sud ». En parallèle, les autorités genevoises⁽⁷⁾ envisagent la construction à l'échelle du canton, entre Meyrin et Moille-sulaz, d'un métro automatique de type VAL⁽⁸⁾. Des oppositions se font jour contre le projet du Barreau-Sud et les opposants proposent d'activer la convention de 1912 avec pour objectif de construire la liaison manquante du CEVA, insistant sur son rôle régional. De leur côté, les opposants au CEVA critiquent le coût disproportionné de ce projet régional, pour mieux défendre la dimension internationale du « Barreau-Sud ». Après moult expertises comparatives, c'est la réalisation de la liaison manquante Cornavin – Eaux-Vives prolongée jusqu'à Annemasse qui est choisie par les autorités genevoises. C'est l'échelle régionale que ces autorités privilégient en prenant en compte les enjeux transfrontaliers pour un canton dont la zone d'influence appartient pour partie à un autre État et au canton de Vaud. Le CEVA représente 16 km de lignes (en très grande partie en tunnel ou en tranchée couverte) entre Genève et Annemasse⁽⁹⁾. Jusqu'au début des années 2000, le projet est porté par les autorités genevoises, avec peu d'implication des autorités françaises en dépit des 2 km de voies nouvelles devant être construites côté français. De plus, l'idée d'un RER franco-valdo-genevois n'est pas encore bien affirmée au début des années 2000.

Le financement du CEVA

Le financement du CEVA⁽¹⁰⁾, malgré l'existence de la convention de 1912, fut difficile à réaliser. Il a profité de la mise sur pied par la Confédération helvétique, en 2001, d'un programme d'investissements dans les infrastructures de transport des agglomérations suisses. Ce programme était doté d'un montant de 6 milliards de francs suisses dévolus aux agglomérations présentant des projets d'infrastructures favorisant les transports publics et la mobilité douce. En 2004, le canton de Genève soumet à la Confédération son projet d'agglomération, un projet élaboré en collaboration avec le Comité régional franco-genevois (CRFG)⁽¹¹⁾. Un intense *lobbying* du canton de Genève auprès des Chambres fédérales, appuyé par les cantons du Tessin et de Zurich qui demandaient eux aussi le financement d'importantes infrastructures ferroviaires, permet de trouver des fonds correspondant à une part non négligeable du financement du CEVA (environ 400 millions de francs suisses sont alloués pour l'ensemble des infrastructures de transport public du canton). Deux ans après, les Chambres fédérales votent un crédit de 550 millions de francs suisses en faveur de la construction du CEVA en reconnaissant l'importance stratégique du projet : il légitime le schéma de développement polycentrique de l'agglomération franco-valdo-genevois et favorise l'objectif d'une utilisation mesurée du sol, un principe clé de l'aménagement du territoire en Suisse. En 2009, de nouvelles estimations font grimper les coûts du CEVA de 940 millions à 1 473 millions de francs pour la partie suisse.

(7) Les autorités françaises s'étaient aussi investies dans ce projet.

(8) VAL : véhicule automatique léger sur pneu sans conducteur, dont le premier réseau a été construit à Lille.

(9) Sur les voies couvertes entre les Eaux-Vives et Annemasse, une voie verte de 5 km a été créée comptant 5 000 passages de cyclistes par jour.

(10) Le prix annoncé début 2000 est de 941 millions de francs côté suisse.

(11) Dans le CRFG sont représentés le canton de Genève, l'État français, les départements de l'Ain et de la Haute-Savoie, le district de Nyon et 10 intercommunalités françaises réunies au sein de l'Association régionale de coopération du Genevois (ARC).

La collaboration transfrontalière et le financement français du CEVA

La collaboration transfrontalière entre Genève et la partie française de l'agglomération date des années 1970 avec la création du Comité régional franco-genevois (CRFG), ce comité se chargeant de la résolution du problème de la double imposition fiscale des travailleurs transfrontaliers⁽¹²⁾. L'expérience positive de cette collaboration a été étendue à d'autres domaines, dont les transports ferroviaires, et s'est matérialisée en 2001 par la création du Comité stratégique franco-valdo-genevois⁽¹³⁾, la signature d'une convention de collaboration en 2001 entre les Chemins de fer fédéraux (CFF), la SNCF et les Transports publics genevois (TPG) pour la planification et la réalisation d'un RER, et la validation, en 2003, d'une charte⁽¹⁴⁾ pour le développement des transports publics dans le bassin franco-valdo-genevois. En 2014, une convention réglant les questions d'exploitation du CEVA en France est signée à Paris par les ministres français et suisses compétents. En 2017, est créée une entité mixte franco-suisse exploitant le Léman Express (LEX), Lémanis SA, appartenant à 60 % aux CFF et à 40 % à la SNCF. Cette intensification de la collaboration transfrontalière répond finalement à la problématique prioritaire pour les politiques et les habitants que sont les transports et leur mise en cohérence avec le développement de la région. Elle renforce, par ailleurs, le sentiment du vivre ensemble⁽¹⁵⁾. Afin de souligner la dimension régionale, le réseau change de nom : le CEVA devient Léman Express, un nom choisi après la réalisation d'un sondage auprès des futurs usagers.

L'intégration des autorités françaises dans le projet CEVA a été d'autant plus nécessaire que c'est elles qui assurent le financement de la construction de la partie française du réseau et, par la suite, prendront en charge les coûts d'exploitation correspondants. Au total, ce sont 234,2 millions d'euros qui seront assumés par les différentes instances publiques françaises, notamment le département de la Haute-Savoie (65 millions €), la région Auvergne-Rhône-Alpes (55 millions €), l'État français (45 millions €) et la SNCF (35 millions €).

Une très grande partie du financement a servi à la construction du tronçon reliant Moillesulaz (frontière suisse) à An-

nemasse et à la réfection de la gare d'Annemasse⁽¹⁶⁾. Pour le moment, des montants insuffisants ont été consacrés à la modernisation des infrastructures ferroviaires dans la vallée de l'Arve⁽¹⁷⁾ et sur la branche La Roche-sur-Foron-Annecy.

Du côté suisse, le coût de la construction du CEVA se montera finalement à 1 664,2 millions, le canton de Genève les financera à hauteur de 44,53 % (697,8 millions de francs), la Confédération le reste.

FINANCEMENT EN FRANCE DU PROJET CEVA
(en millions d'euros)

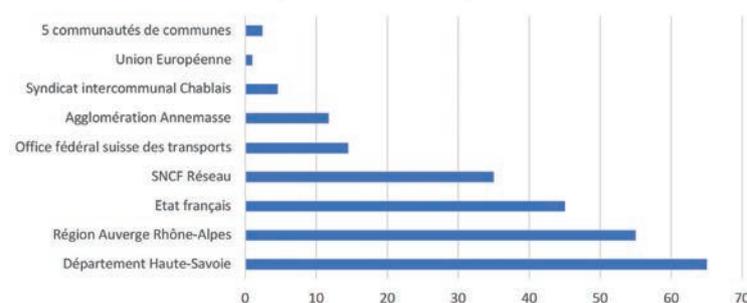


Tableau 1 : Financement français du projet CEVA (source : données – <https://www.ceva-france.fr/pages/les-partenaires> ; illustration – Pini G.).

Le réseau du LEX

Après l'acceptation en votation populaire du projet du CEVA par les électeurs genevois (29 novembre 2009) et l'épuisement des nombreux recours, les travaux d'achèvement de la ligne dans son entièreté ont débuté le 15 novembre de 2011. L'ouverture à l'exploitation du RER est intervenue le 12 décembre 2019, contrariée néanmoins par un fort mouvement de grève sur la partie française.

Le LEX constitue l'épine dorsale des transports publics du Grand Genève et est composé de six lignes transfrontalières. Les lignes L1, L2, L3 et L4 relient Coppet/Genève à Évian-les-Bains, Annecy, Saint-Gervais-les-Bains-Le-Fayet et Annemasse. Les lignes L5 et L6 relient Genève à La Plaine/Bellegarde. Les cadences horaires sont très élevées aux heures de pointe : un train toutes les 15 minutes, et 240 trains par jour sur l'ensemble du réseau. L'offre ferroviaire sur la partie française s'est trouvée ainsi grandement améliorée : de 70 trains à 240 trains par jour. Cela ne manque pas de poser des problèmes d'exploitation, notamment dans la vallée de l'Arve où une modernisation des infrastructures ferroviaires est plus que nécessaire⁽¹⁸⁾ afin que la ligne puisse être compétitive par rapport à la voiture.

(12) À la suite des travaux du CRFG et à un accord trouvé avec tous les participants, le canton de Genève prélèvera à la source l'impôt chez l'employeur du travailleur frontalier et en reversera une partie aux communes frontalières au prorata du nombre de frontaliers qui y résident.

(13) La présidence de ce Comité est dévolue à un conseiller d'État de Genève. Font partie du Comité le vice-président de la région Rhône-Alpes chargé des transports et un représentant de l'Office fédéral des transports.

(14) République et canton de Genève et région Rhône-Alpes, charte Transports publics pour le développement des transports publics régionaux dans le bassin franco-valdo-genevois, juin 2003. Les signataires de la charte sont les cantons de Genève et Vaud, la région Rhône-Alpes, les Conseils régionaux de l'Ain et de la Haute-Savoie et les Communautés de communes entourant Genève.

(15) BARANZINI A. et alii, *Grand Genève : sa population et son désir de vivre ensemble*, enquête 2018, Haute école de gestion de Genève, cahier HES-SO/HEG-GE/C-18/1, p. 28.

(16) Dans les chartes d'aménagements transfrontaliers de 1997 et de 2003 du CFRG, les autorités politiques reconnaissent à la gare d'Annemasse un rôle de pôle urbain transfrontalier.

(17) Voir ARDSL, plan rail 74 : <http://www.ardsl.org/plan-rail-74>

(18) Le Président Macron en visite dans la région du Mont Blanc en février 2020 a annoncé l'injection de 160 millions d'euros dans la modernisation de la ligne ferroviaire de la vallée de l'Arve (60 millions à la charge de l'État, le solde étant assumé paritairement par la région Auvergne-Rhône-Alpes et le département de la Haute-Savoie). Le Président Macron a promis de raccourcir les délais de ces investissements initialement prévus à l'horizon 2030.

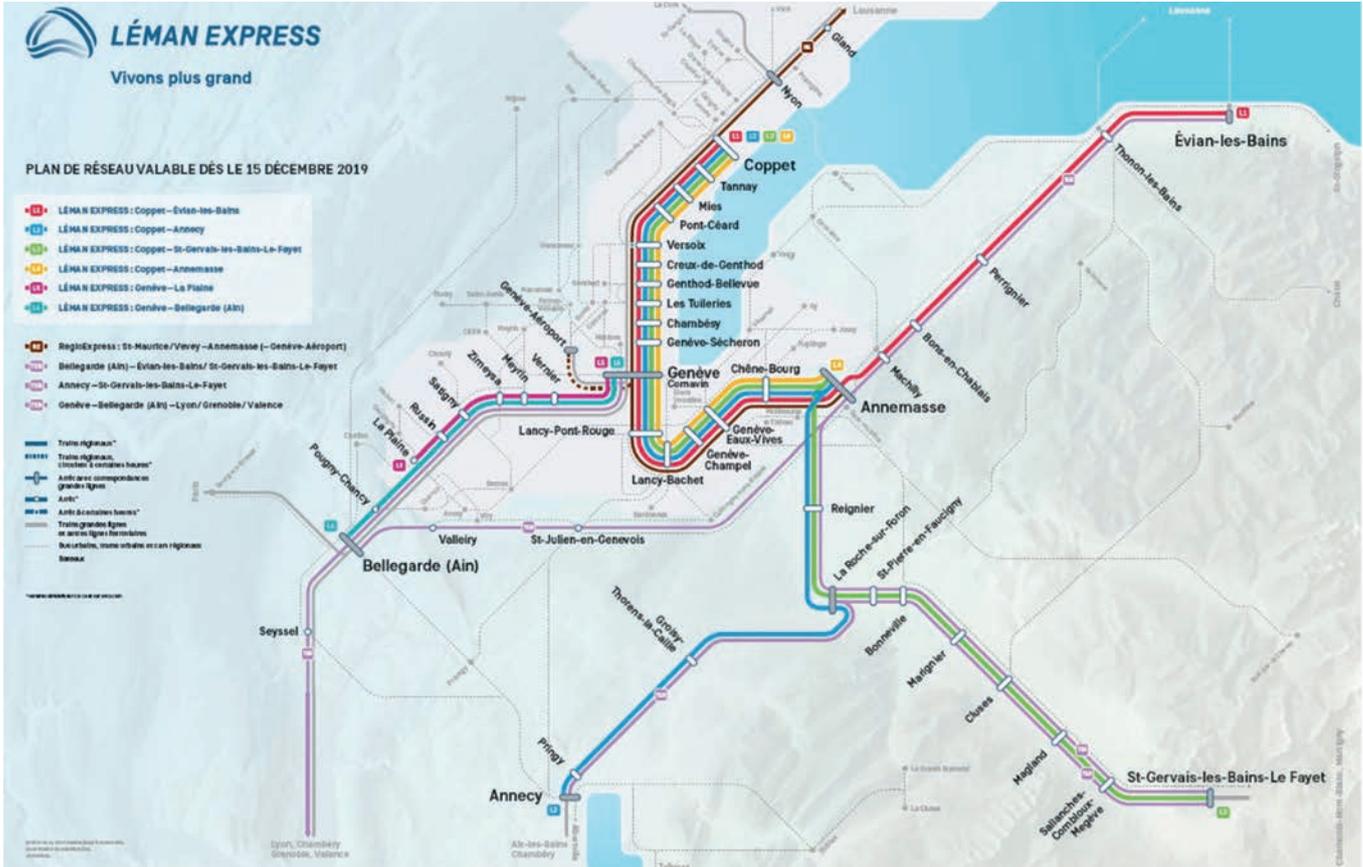


Figure 2 : Le réseau du LEX (source : www.ceva.ch).

La demande de transport transfrontalier

L'agglomération transfrontalière du Grand Genève se caractérise par une partie centrale avec une forte densité d'habitat et d'emploi du côté suisse et une urbanisation diffuse et relativement peu d'activités côté français. Ce déséquilibre a notamment engendré un trafic automobile pendulaire considérable, en raison de la quasi-absence de transports ferroviaires performants et de grande capacité.

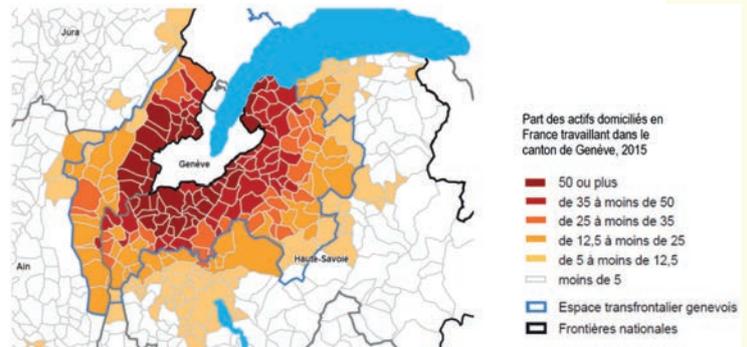


Figure 4 : Parts en % des actifs domiciliés en France et travaillant dans le canton de Genève, en 2015 (source : Observatoire statistique transfrontalier, CRFG, Synthèse 2018, p. 16).

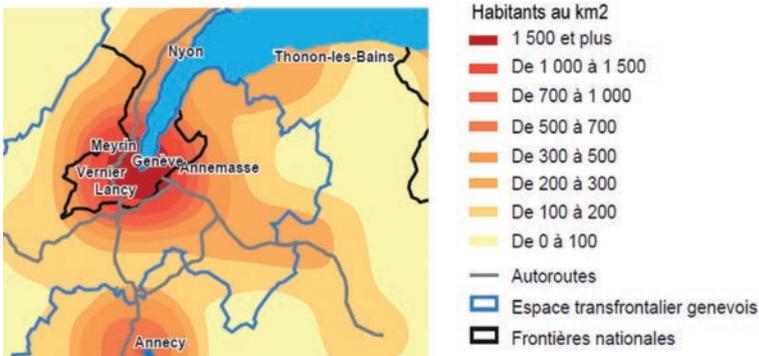


Figure 3 : Densité de population, 2016 (source : Observatoire statistique transfrontalier, CRFG, Synthèse 2019, p. 9).

L'important trafic transfrontalier est nourri par les habitants des communes du pourtour immédiat du canton de Genève. Cela génère environ 465 000 passages aux frontières genevoises, dont 446 700 en véhicules automobiles (2018) ; seuls 6 % des passages de frontière se font en transports publics. À l'horizon 2030, le LEX devrait capter 11 % de ces flux et assurer 50 000 à 60 000 déplacements chaque jour.

En 2019, 87 104 frontaliers travaillaient dans le canton de Genève, dont 75 % provenaient de Haute-Savoie et 19 %



Figure 5 : Carte des flux routiers, 2019 (source : Microgis S.A, Saint-Sulpice, Suisse).

de l'Ain⁽¹⁹⁾. Ces travailleurs sont de potentiels usagers du LEX. Dans les parties françaises du Grand Genève, la région de travail et d'étude est à 40 % le canton de Genève⁽²⁰⁾.

La prépondérance du transport privé automobile engendre d'importants encombrements, surtout aux heures de pointe et aux passages de frontière. Cela génère d'importantes externalités négatives et une dégradation de la qualité de vie des frontaliers et, plus largement, des habitants du Grand Genève.

(19) Office cantonal de la statistique, Canton de Genève, 2019, <https://www.ge.ch/statistique/>

(20) BARANZINI A. *et alii*, *Grand Genève : sa population et son désir de vivre ensemble*. Enquête 2018, Haute école de gestion de Genève, Cahier HES-SO/HEG-GE/C-18/1/, p. 23.

Les effets territoriaux du LEX à l'horizon 2030

Quels seront les rôles et les apports du LEX pour le Grand Genève ? Autrement dit, quels changements territoriaux pourrait apporter cette nouvelle offre de transport à l'horizon 2030 ?

Les effets territoriaux sont directs en ce qui concerne l'accessibilité des lieux interreliés et la mobilité réalisée par les habitants. La captation de ces effets par les différents acteurs publics et privés (entreprises, ménages) génère, dans un second temps et à plus long terme, des effets territoriaux mettant en valeur les potentialités du territoire traversé par la nouvelle infrastructure de transport. Les potentialités sont, par exemple, une main-d'œuvre abondante et bien formée, la disponibilité de terrains constructibles, un savoir-faire dans une branche économique..., et peuvent favoriser ou affaiblir les effets générés par le changement observé en matière d'accessibilité et de mobilité. Ces effets territoriaux sont, par exemple, la construction de logements, la croissance de la population, la création ou le transfert d'emplois vers les lieux les plus accessibles, la réorientation des flux pendulaires et, finalement, la spécialisation de certains lieux. Les effets territoriaux générés par le LEX seront forts, notamment autour des gares.

Les effets territoriaux peuvent se produire avant, pendant ou après la construction d'une infrastructure de transport. Toutefois, ces effets ne sont pas automatiques, d'autres dimensions entrent en ligne de compte, comme les politiques publiques, les mesures d'accompagnement du projet, la conjoncture économique, les choix et préférences individuels..., sans qu'il soit toujours possible de distinguer leurs influences respectives sur les effets territoriaux générés.

Les effets directs

L'amélioration de l'accessibilité dans le Grand Genève

Le LEX modifiera l'accessibilité des différents lieux composant l'agglomération transfrontalière. Entre 2009 et 2030,

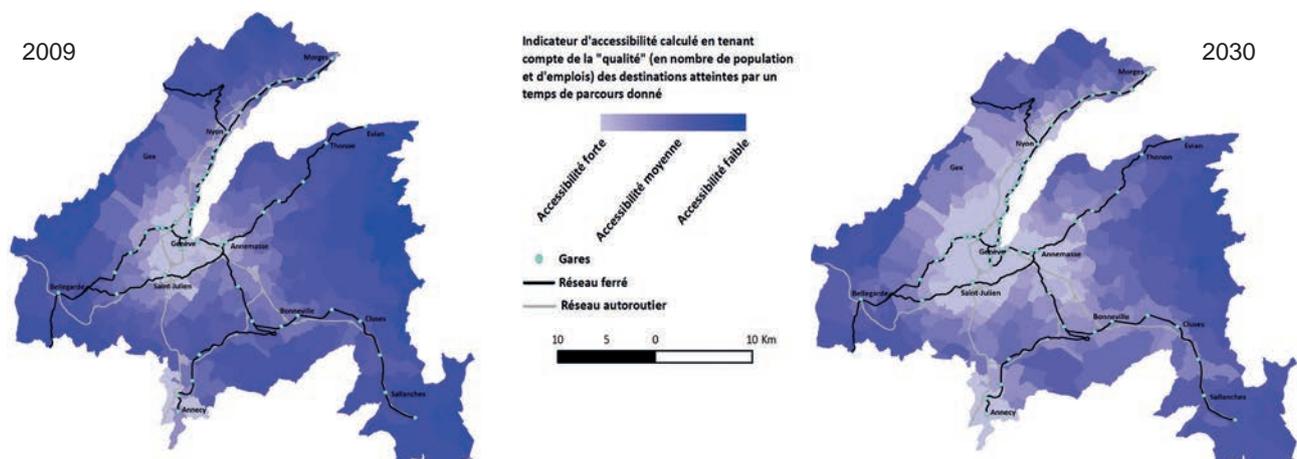


Figure 6 : Accessibilité dans le Grand Genève en 2009 et en 2030 (source : Pini G. (dir.), *op. cit.*).

une amélioration de 27,9 % de l'accessibilité aux opportunités de vie (emplois, logements, services) résultera de la diminution des temps de parcours ⁽²¹⁾. Cela renforcera les potentiels de développement, surtout celui des communes disposant d'une gare du LEX, améliorera la compétitivité de l'agglomération et facilitera sa spécialisation dans les secteurs économiques où elle possède les atouts les plus significatifs. Toutefois, l'amélioration de l'accessibilité risque d'accentuer la périurbanisation de l'habitat, si des mesures contraignantes en matière d'aménagement ne sont pas prises par les collectivités publiques françaises.

Une transformation de la mobilité réalisée : le transfert modal voiture – train

En termes de mobilité, le LEX dessert et irrigue non plus seulement la ville-centre de Genève, mais également l'agglomération dans son ensemble. L'offre du LEX complète l'offre fine de transports publics urbains et stimule une nouvelle demande de la part des usagers. Selon Lémanis SA, le LEX sera également à même d'absorber une partie de la demande future en déplacements et contribuera ainsi à réduire la mobilité automobile ⁽²²⁾. Toutefois, cela ne sera possible que si des modernisations majeures du réseau ferré sont réalisées d'ici à 2030, notamment dans la vallée de l'Arve et vers Annecy.

L'offre étoffée du LEX (240 trains par jour), la diminution des temps de parcours, la mise à disposition de places de stationnement dans des parcs relais (P+R), l'interconnexion entre les transports urbains et régionaux et l'accent mis sur la mobilité douce vont engendrer une modification qualitative de la mobilité qui se traduira par un transfert modal.

Le train ne peut que rarement permettre la réalisation de porte à porte d'un déplacement. L'accès à la gare depuis le domicile ou se rendre depuis la gare vers le lieu de travail, de loisirs, d'achat, d'étude..., nécessitent le recours à d'autres moyens de transport. Pour faciliter cette multi-modalité des mesures d'accompagnement ont été prises dans le canton de Genève, telles que la réorganisation du transport public urbain ⁽²³⁾ et la mise en place de P+R, ainsi que l'amélioration des chemins pédestres et des parcours cyclables. Dans la partie française du LEX, la desserte des gares ferroviaires en transports publics est, pour le moment, assez confidentielle, voire inexistante, à certaines heures de la journée. À ce manque s'ajoute le retard dans la mise à disposition de P+R. Ce décalage, préjudiciable au transfert modal, résulte, d'une part, du refus des Genevois, lors d'une votation populaire, de financer les P+R

situés en France et, d'autre part, de la difficulté des collectivités françaises à en assurer le financement, ainsi que la réticence de certaines municipalités françaises d'accueillir ces P+R ou leur volonté d'en réduire fortement leur capacité. Pour ces dernières, les P+R sont des aspirateurs à voitures, qui, par leurs effets externes, dégradent la qualité de vie des habitants. Le transfert modal voiture-train et le nombre d'usagers du train pronostiqués par Lémanis SA seront réduits tant que les P+R ne seront pas disponibles. L'offre d'une mobilité moins durable et l'augmentation des externalités négatives (bruit, pollution, accidents, consommation d'énergies fossiles) en seront les conséquences.

En dépit de ces freins à une mobilité plus durable qui devraient partiellement s'estomper au cours des cinq prochaines années, le transfert modal va être favorisé à la fois par l'amélioration de l'offre ferroviaire (dans la partie française, on passera de 60-70 trains par jour à 240 trains) et par des temps de parcours en train compétitifs, surtout aux heures de pointe, et la disponibilité en plus grand nombre de places de stationnement P+R ⁽²⁴⁾. À cela s'ajoute l'augmentation de la sensibilité environnementale des usagers dans le contexte du changement climatique.

La fréquence et les temps de parcours du LEX de la ligne L1 reliant Évian à Coppet *via* Genève sont très concurrentiels par rapport à la voiture, surtout aux heures de pointe ⁽²⁵⁾. De plus, la ligne L1 est bien pourvue en places de stationnement P+R (975 à l'horizon 2022). Le transfert modal sera important et stimulera une nouvelle demande de transport. Les lignes L2 et L3 qui desservent la vallée de l'Arve et Annecy ne sont pas du tout concurrentielles par rapport à la voiture et n'inciteront donc pas les automobilistes à converger vers une des gares de ces deux lignes. Sans une modernisation (prévue à l'horizon 2030), le transfert modal sera faible. Les temps des lignes L4 peuvent être considérés comme équivalents à ceux de la voiture : un certain transfert modal est à prévoir, mais moindre que sur la ligne L1. Les lignes L5 et L6 existaient déjà avant la mise en service du CEVA et un important transfert modal a déjà eu lieu surtout en lien avec l'augmentation de la fréquence de leurs trains.

Effets sur l'habitat et l'emploi localisés autour des gares du LEX

Les gares du RER franco-valdo-genevois sont des interfaces de structuration des déplacements et des nouvelles centralités urbaines. La fréquentation est d'autant plus importante que la gare se situe dans un contexte dense, propose des services aux voyageurs, rend possible la connexion avec d'autres lignes de transport public et possède des aménagements piétonniers et adaptés à la mobilité douce dans un périmètre proche. Les potentiels qu'elle offre sont exploités par les acteurs économiques en termes

(21) PINI G. (dir) (2009), *Rôles et apports du CEVA et du futur RER pour l'agglomération franco-valdo-genevoise*, Observatoire universitaire de la mobilité, Université de Genève, p. 55.

(22) Marie Dégremont, chercheuse à France Stratégie, doute de la capacité du LEX à absorber la demande future au vu de l'importante croissance de la population de la région. DÉGREMONT M. (2019), *La mobilité dans le Grand Genève. Quelles pistes pour un développement territorial équilibré et durable ?*, France Stratégie, n°2019-02, mai, www.strategie.gouv.fr

(23) Une partie des lignes des TPG ont été modifiées afin qu'elles desservent les gares genevoises du LEX.

(24) À l'horizon 2022, la ligne L1 disposera de 975 places de stationnement P+R, les lignes L2 et L3 de 334 places P+R, et les lignes L5 et L6 de 664 places P+R.

(25) Et cela malgré la probable construction d'une autoroute d'une longueur de 16,5 km entre Thonon-les-Bains et Machilly, déclarée d'utilité publique par le décret gouvernemental du 24 décembre 2019.

Ligne	Gare d'origine – Gare de destination	Temps en train	Temps en voiture en heures creuses	Temps en voiture aux heures de pointe ⁽²⁶⁾	Écart Train-voiture aux heures de pointe
L1	Machilly – Genève Champel	23	28	32	- 9
	Lancy Pont – Rouge – Thonon	51	57	87	- 36
L2	La Roche sur Foron – Genève Cornavin	49	27	39	+ 10
	Genève Cornavin – Annecy	94	41	54	+ 40
L3	Bonneville - Genève Eaux-Vives	47	23	30	+ 17
	Genève Cornavin – St-Gervais	104	49	62	+ 42
L4	Annemasse – Genève Sécheron	27	22	35	- 8
	Coppet – Genève Eaux-Vives	25	25	29	+ 7
L5	Genève Cornavin – La Plaine	26	24	31	- 5
L6	Genève Cornavin – Bellegarde	38	36	51	- 13

Tableau 2 : Temps de parcours (en minutes) de gare à gare, en train et en voiture, 2019 ⁽²⁷⁾.

de construction de logements et de bureaux ; la valorisation des terrains autour des gares conduit rapidement à un mouvement de substitution des activités industrielles et artisanales par du logement et des activités tertiaires.

Habitat

Un effet de l'anticipation des promoteurs, mais aussi des pouvoirs publics dans la construction de logements et donc dans l'augmentation du nombre d'habitants sur la période 2015-20, a pu être constaté surtout dans un rayon de 500 mètres autour des gares du LEX : + 6 074 habitants en Suisse et + 9 842 en France. Cet effet a été renforcé par les retards dans la construction de la ligne du CEVA et il représente les 43,7 % de l'accroissement total à Genève et même 59,6 % en France, dans les villes voisines, à l'horizon 2030. Selon les prévisions de l'Office des transports du canton de Genève, l'accroissement de la population sera très fort à toutes les distances des gares à Genève, et le centre de l'agglomération continuera à attirer des rési-

dents. En revanche, en France, l'accroissement intéressera des localisations distantes entre 1 000 et 1 500 mètres des gares (+ 13 217 habitants), signe que l'étalement et la dispersion de la population subsisteront dans cette partie de l'agglomération.

Emploi

L'attrait des localisations se situant dans un périmètre de 500 mètres autour des gares du LEX pour l'emploi en Suisse entre 2015 et 2030 sera très fort : + 9 845 emplois. Toutefois, une forte diminution entre 500 et 1 000 mètres (- 15 900 emplois) est à prévoir, montrant par là même un fort mouvement de transfert de l'emploi tertiaire vers les gares, ou une délocalisation aux dépens du centre de certaines branches en difficulté. En France, l'accroissement de l'emploi sera modeste et localisé à des implantations situées à moins de 1 000 mètres des gares.

Pour la majeure partie des activités économiques, la nouvelle offre ferroviaire ne constituera pas le premier facteur générateur de nouveaux emplois, exception faite des emplois dans les activités commerciales liées aux mouvements des voyageurs : les économies d'agglomération issues de la densification des interactions et des échanges dans les gares joueront toujours dans ce contexte le premier rôle.

(26) Moyenne selon les calculateurs d'itinéraires : <https://fr.viamichelin.ch/> et <https://www.tcs.ch/fr/>

(27) Sans temps d'accès à la gare ou au lieu de stationnement.

Effets sur les loyers

Les stratégies de construction de logements et de bureaux des acteurs publics et privés, mais aussi les choix résidentiels des habitants modifieront les niveaux des loyers des deux côtés de la frontière. Actuellement, le rapport des loyers est de l'ordre de 2 à 3 fois supérieur pour la partie suisse par rapport à la partie française. Cela résulte à la fois du différentiel de niveau de vie, de la disponibilité réduite de terrains constructibles dans le canton de Genève et de la forte demande de logements due à l'accroissement rapide de la population venant habiter dans ce canton. Même entre des lieux fortement densifiés comme Annemasse et Chêne-Bourg, distants de seulement 4,4 km, le prix de location est de 186 francs suisses/m² à Annemasse et de 304 francs suisses/m² à Chêne-Bourg⁽²⁸⁾. Malgré ces fortes différences et la disponibilité du LEX, il n'y aura que peu de transferts d'habitants de la Suisse vers la France, car le différentiel des prix des loyers sera rogné, pour les voyageurs pendulaires entre la France et la Suisse, par le coût et la pénibilité du déplacement. Par ailleurs, la forte activité de construction autour des gares en Suisse, impulsée par les pouvoirs publics, permettra la mise à disposition de logements à loyers contrôlés pour les classes moyennes et à faibles revenus qui souffrent du haut niveau des loyers en Suisse. Cette disponibilité de nouveaux logements fera, à terme, baisser les loyers dans certaines parties du canton de Genève moins bien desservies par le LEX, et freinera donc le départ de cer-

taines couches de population vers la France voisine. En revanche, en France, le niveau des loyers des appartements proches des gares augmentera⁽²⁹⁾, les ménages profitant de l'amélioration forte de l'accessibilité aux opportunités de vie offertes par le Grand Genève. Cela créera un effet de délocalisation vers l'arrière-pays des ménages à faibles revenus, surtout s'ils sont composés de non-frontaliers⁽³⁰⁾, et renforcera l'effet de gentrification de l'habitat à proximité de la frontière : sur la base d'une étude réalisée en 2019⁽³¹⁾, 14 des 20 communes les plus riches de France sont localisées le long de la frontière avec Genève.

En conclusion

Au-delà du financement de la partie française du LEX, la collaboration transfrontalière a été renforcée par le constat de la complémentarité existant entre les différents territoires du Grand Genève et du décalage entre territoires administratifs et territoires fonctionnels. Le LEX comble ce décalage en termes de transport en mettant en cohérence les réseaux ferrés régionaux suisses et français et en renforçant le schéma d'une agglomération transfrontalière multipolaire, avec un centre fort : la ville de Genève. Les changements apportés en matière de mobilité et les effets territoriaux tels que décrits précédemment vont sûrement être amoindris et retardés par la pandémie de coronavirus qui frappe le monde. Toutefois, le LEX, ce réseau ferroviaire de grande capacité, est conçu pour desservir le Grand Genève pendant plusieurs décennies : en dépit des crises économiques, environnementales ou sociales qui pourront intervenir, le LEX continuera à structurer les territoires du Grand Genève et à produire des effets territoriaux sur la mobilité, sur les localisations résidentielles et les emplois.

(28) Interview de Dragana Djurdjevic, Wuest et partners, *Tribune de Genève*, <https://www.tdg.ch/geneve/leman-express-bouleverser-prix-logements>

(29) Un effet d'anticipation de l'arrivée du LEX a pu être constaté dans les communes proches de la frontière avec la Suisse : les prix ont crû de 3,5 % et continuent de croître plus rapidement que dans le reste de la Haute-Savoie.

(30) Les rémunérations à durée de travail égale sont 2 à 3 fois plus élevées en Suisse qu'en France.

(31) Données Insee.