

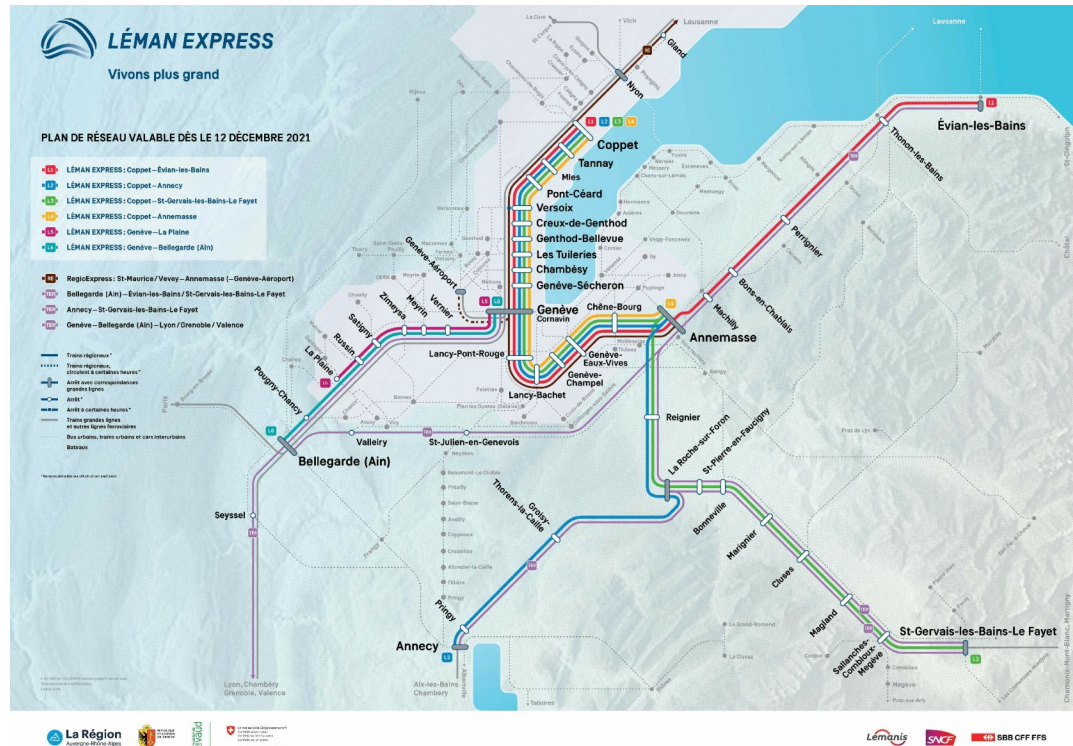
International • Exploitation

Léman Express : un modèle coopératif appelé à être amplifié et dupliqué ?

Lémanis, l'exploitant du RER transfrontalier franco-suisse co-détenu par les CFF et la SNCF, a trouvé sa vitesse de croisière. Le modèle pourrait faire des émules à Bâle.

Sylvain Meillasson

Le Léman Express (LEX) a transporté quotidiennement jusqu'à 52 225 voyageurs durant le mois de novembre 2021, contre 51 100 en mars 2022. À l'évidence, le RER franco-valdo-genevois exploité par Lémanis (détenu à 60 % par les CFF et à 40 % par la SNCF) a trouvé, nonobstant les épisodes de la COVID-19, sa clientèle sur le segment transfrontalier, mais pas seulement. En effet, les montées et descentes constatées sur des sections éloignées de Genève attestent de l'en-



Un automoteur Régiois assure une mission Léman Express L3. En provenance de Coppet, ce train se dirige vers Saint-Gervais et passe ici à hauteur de Cluses, le 12 février 2022.



gouement en Haute-Savoie pour une offre ferroviaire cadencée (à 30 ou 60 minutes) et densifiée (LEX et TER). Afin de satisfaire aux attentes de sa clientèle en termes de confort et de capacité, Lémanis examine différents scénarii : recours à des UM3 (unités multiples de trois automoteurs), déploiement de matériel plus capacitaire etc. En marge de la modernisation de l'infrastructure sur certaines branches de l'étoile de Haute-Savoie, le besoin de com-

En marge de la modernisation de l'infrastructure sur certaines branches de l'étoile de Haute-Savoie, le besoin de compléter le parc s'avérera nécessaire.

pléter le parc s'avérera nécessaire. Le réseau ne va pas connaître de changements importants de manière rapprochée, mais pourrait à moyen terme être étendu vers Rumilly (L2 Coppet - Annecy), vers Culoz (L6 Genève - Bellegarde) et vers Nurieux (mission non encore définie), la possibilité d'un prolongement au-delà d'Évian vers Saint-Gingolph (ligne du Tonkin) apparaissant pour sa part comme plus lointaine. Dans tous les cas, ces décisions relèvent de la compétence des Autorités organisatrices. La volonté des entreprises ferroviaires impliquées par Lémanis (et réunies aussi par ailleurs au sein de Lyria) de jouer la carte de la coopération devrait aboutir à une autre association CFF-SNCF en région rhénane, dans le cadre du réseau express régional Tireno autour de Bâle, avec des missions depuis la Suisse vers Mulhouse, ainsi que Strasbourg. ■

« La région [...] élabore une feuille de route "Mobilités Positives 2035" pour se donner une vision et une trajectoire »



DR

Sylvia Roupioz est membre du parti Les Républicains, maire de Boussy, conseillère régionale de Haute-Savoie, référente aux Transports pour le territoire de la Haute-Savoie.

Sylvia Roupioz, élue de la majorité du Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes, a répondu à nos questions sur le Léman Express et les grandes thématiques de transport du territoire.

*Propos recueillis par
Sylvain Meillasson*

Quel bilan dressez-vous de l'offre franco-suisse Léman Express ?

La région Auvergne-Rhône-Alpes se réjouit du succès de l'offre Léman Express. La mise en place de cette offre a été possible notamment grâce à des financements conséquents de la région – de l'ordre de 400 millions d'euros – sur les infrastructures, le matériel roulant, l'atelier de maintenance

et les gares. À ces montants, il faut ajouter le coût de fonctionnement de 27 millions d'euros par an. Cette offre a atteint le niveau de fréquentation attendu de 50 000 voyageurs par jour de semaine : 49 000 voyages au dernier trimestre 2021 et un pic de plus de 52 000 en novembre. C'est un très bon résultat. Nous suivons attentivement, avec nos partenaires suisses, la montée en charge de cette offre. Quelques trains de

« La région a donc demandé à la SNCF de faire des propositions à court et moyen terme pour que l'augmentation de la fréquentation se fasse dans les meilleures conditions. »

pointe sont en effet très fréquentés. La région a donc demandé à la SNCF de faire des propositions à court et moyen terme pour que l'augmentation de la fréquentation se fasse dans les meilleures conditions. C'est une priorité à court terme. Cela nécessitera des investissements complémentaires.

Quelles formes pourraient prendre ces nouveaux investissements ?

Plusieurs projets de développement de l'offre ferroviaire sont à l'étude, il y a notamment :

- la modernisation de la ligne La

Roche-sur-Foron - Saint-Gervais. SNCF Réseau développe un projet de 190 millions d'euros qui permettra de faire circuler d'une part davantage de trains avec une offre cadencée à la demi-heure, et d'autre part une gestion des circulations améliorée pour une meilleure ponctualité des trains. La région s'est engagée dans le financement de projet attendu pour l'horizon 2026-2027, aux côtés de l'État et du département de la Haute-Savoie ;

- la réouverture de la ligne Évian - Saint-Gingolph fait l'objet d'étude actuellement, en vue de rétablir les services de transport entre Évian, Saint-Gingolph et la Suisse. Différents modes de transport public sont évalués, entre un car à haut de service et un service ferroviaire ;
- les prolongements de l'offre Léman Express dans l'Ain. La région souhaite engager en 2022 des études pour répondre aux besoins de mobilité des transfrontaliers de l'Ain avec l'augmentation de l'offre entre Bellegarde et Genève et des prolongements de la ligne LEX 6 [Genève - Bellegarde] en direction de Culoz et de Nurioux ;

- enfin, la région et le canton de Genève souhaitent se donner une vision prospective sur les besoins transfrontaliers à long terme, et vont conduire pour cela ensemble une étude en 2022. Les projets sont donc nombreux et devraient mobiliser des financements importants. Il faut aussi prendre en compte les besoins également nombreux dans l'ensemble de la région.

Comment comptez-vous les articuler avec les autres projets menés dans la région ?

Il sera nécessaire de prioriser. C'est pourquoi, à la demande du président, Laurent Wauquiez, la région, sous l'impulsion du vice-président aux Transports, Frédéric Aguilera, élabore une feuille de route « Mobilités Positives 2035 » pour se donner une vision et une trajectoire à cet horizon. La région

concerte en ce moment les territoires sur les enjeux et les projets, l'objectif est d'arrêter cette feuille de route fin 2022, début 2023. Cette feuille de route sera bien entendu élaborée en articulation avec le volet infrastructures du CPER 2023-2027 et pour lequel nous attendons de connaître le mandat du préfet de région. Enfin, et c'est essentiel, je rappelle que la région n'est pas propriétaire des infrastructures ferroviaires. Sa compétence consiste à financer le service. Certes, nous intervenons en appui pour les infrastructures, mais pas au titre de notre compétence. Au-delà de l'État, dont c'est la responsabilité, et de la région, les financements des collectivités et de nos partenaires suisses seront nécessaires pour mener à bien ces différents projets.

Quelle position adoptez-vous en matière d'ouverture à la concurrence ?

Comme vous le savez, l'organisation et le financement des transports collectifs régionaux ferroviaires de voyageurs par la région Auvergne-Rhône-Alpes s'exerce aujourd'hui dans le cadre de deux

« Nous intervenons en appui pour les infrastructures, mais pas au titre de notre compétence. »

conventions avec SNCF Mobilités :

- la convention TER de 2017 à 2022, qui couvre l'ensemble des services ferroviaires et routiers régionaux en dehors du service du Lemman Express et qui compte 33 millions de trains-km ;
- la convention Léman Express de 2019 à 2029, qui concerne spécifiquement l'exploitation du service transfrontalier sur le périmètre français et compte 1,3 million de trains-km.

Nous consacrons un peu plus de 1,25 milliard d'euros par an en fonctionnement pour les trans-

ports régionaux, dont 523 millions d'euros pour le TER et 615 millions pour les transports interurbains et scolaires pour lesquels la région est également Autorité organisatrice. L'ouverture à la concurrence est une obligation pour tout nouveau contrat conclu à compter du 25 décembre 2023. La région Auvergne-Rhône-Alpes aborde cette ouverture sans dogmatisme aucun. Nous voulons nous donner les moyens de la mener dans les meilleures conditions et en plaçant toujours l'intérêt de l'usager au cœur de nos préoccupations. C'est la raison pour laquelle les choses se feront progressivement par lots et par secteurs pour ne pas mettre en difficulté les opérateurs, ni l'opérateur historique.

À propos du projet de mise en place d'une « zone à faibles émissions » (ZAE) dans la vallée de l'Arve, quel rôle entend jouer la région ?

La mise en place d'une Zone à faibles émissions sur un territoire comme la vallée de l'Arve nécessite des mesures d'accompagnement. Parmi ces mesures figurent :

- les aides de la région Auvergne-Rhône-Alpes en vue du renouvellement du parc de véhicules seront maintenues et renforcées en faveur de motorisations alternatives à l'essence et au diesel, tels que les véhicules électriques, hydrogène ou fonctionnant au gaz naturel, qui ont pour avantage de ne pas émettre de particules en suspension à l'échappement et pas ou très peu d'oxydes d'azote ;
- le renforcement de services de transport ferroviaires dans la vallée. La région s'est engagée dans le financement du projet de modernisation de la ligne ferroviaire La Roche-sur-Foron - Saint-Gervais-Bains sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau, aux côtés de l'État et du département de la Haute-Savoie. La modernisation de l'infrastructure permettra notamment de faire circuler davantage de trains avec une offre cadencée à la demi-heure et favorisera ainsi un report modal. ■