

## Le développement des transports régionaux : un défi trop gros pour la région franco-valdo-genevoise ?

par Gérard Widmer – Observatoire Universitaire de la Mobilité – Université de Genève      gerard.widmer@geo.unige.ch

Liaison La Praille-Eaux-Vives, Unireso, développement du réseau de tramways, réseau RER, autoroute de contournement, traversée de la Rade, A40, A41, etc. Toutes ces infrastructures de transport, projetées ou réalisées, ont en commun de toucher directement la question du développement des transports dans la région franco-valdo-genevoise afin de répondre aux besoins de mobilité de ses habitants.

La région franco-valdo-genevoise s'inscrit depuis de nombreuses années dans un contexte de diminution de l'importance de la frontière et d'augmentation de la mobilité des personnes et des marchandises. Plus de 100'000 franchissements de la frontière cantonale s'effectuent tous les jours pour venir vers Genève en provenance du canton de Vaud, du Pays de Gex ou du Genevois savoyard et inversement au départ de Genève.

La croissance des mobilités pose de problèmes, tant du point de vue des conditions de circulation (sécurité, bouchons, temps de déplacement, etc.) que de celui du respect de l'environnement et de la préservation de la qualité de vie (bruit, coupure de certains quartiers et villages, etc.). La réponse apportée aux problèmes de transport a souvent consisté en un développement des infrastructures de transport en construisant des routes ou des autoroutes et en développant, dans le meilleur des cas simultanément, les réseaux de transport collectif. Cela étant, il paraît aujourd'hui évident que les collectivités publiques ne peuvent plus se permettre de recourir sans cesse aux investissements tous azimuts, étant donné que le fait de favoriser une pratique de déplacement (p.ex l'automobile) en construisant un certain type d'infrastructure (p.ex une autoroute) engendre une modification des habitudes, ainsi que des conséquences sur l'utilisation des autres infrastructures de transport. Dès lors, il convient de se demander quelles possibilités s'offrent aux autorités pour l'amélioration des réseaux de transport.

Pour essayer de dépasser l'éternel clivage entre partisans de l'automobile et des transports collectifs, il est utile de considérer les infrastructures de transport, les comportements de déplacement et les possibilités d'action dans le domaine comme formant un tout, ce qu'on définit comme un système de transport, où chaque élément le constituant a des répercussions sur les autres. Ainsi, lorsque l'on analyse de manière critique un système de transport, il est nécessaire de se poser trois questions :

à quoi sert-il ?

à qui sert-il ?

dans quel contexte s'inscrit-il ?

Dans le cadre de cet article, nous répondrons brièvement aux deux premières questions afin de nous concentrer sur le contexte dans lequel s'inscrit le système de transport de la région franco-valdo-genevoise et nous essayerons de mettre en lumière certaines contradictions pouvant être constatées en regard des tendances récentes et des perspectives d'avenir s'offrant à lui.

De manière générale, l'objectif d'un système de transport est de permettre aux personnes et aux marchandises de se déplacer dans le cadre des activités humaines s'opérant sur un territoire. De manière simplifiée, un système de transport doit répondre aux besoins émis par les habitants et les entreprises d'une région pour l'accomplissement des activités de la vie quotidienne. Énoncé de la sorte, agir sur le système de transport peut sembler relativement simple. Cependant, cette impression s'estompe rapidement après avoir considéré le contexte dans lequel il opère, notamment dans le cas de la région franco-valdo-genevoise.

Des tendances favorables à l'utilisation de la voiture

Les mouvements domicile-travail augmentent en fonction de la dispersion toujours plus grande des lieux d'habitat dans la région pour deux raisons principales. Tout d'abord, pour disposer de plus grandes surfaces habitables, être plus proches de la campagne et payer moins d'impôts, les habitants de la région se domicilient de plus en plus loin de leur lieu de travail. Ensuite, du fait de la spécialisation toujours plus grande des formations, les emplois disponibles ne sont pas forcément situés à proximité du lieu de domicile, ce qui engendre un allongement des distances domicile-travail.

De même, les déplacements pour aller effectuer des achats de Suisse vers la France mais aussi de France vers la Suisse s'accroissent, étant donné que les centres commerciaux se développent en périphérie afin de disposer

de plus grandes surfaces commerciales et pouvoir disposer de plus grandes capacités de stationnement. Et enfin, les pratiques de loisirs se multiplient, avec de plus en plus de déplacements réalisés presque indépendamment de la frontière.

Du point de vue de la gestion des mobilités, les déplacements vers les lieux de travail sont en général les moins difficiles à «maîtriser», car ils sont relativement contraints par les horaires de travail, ce qui est moins le cas pour les deux autres types de déplacement. Néanmoins, on remarque ces dernières années, une tendance à l'accroissement du nombre de déplacements, tout type d'activité confondu, des périphéries vers les périphéries et des centres vers les périphéries. Ces déplacements viennent s'ajouter aux traditionnels trajets des périphéries vers les centres. Cette augmentation est davantage favorable à (et favorisée par) l'utilisation de l'automobile pour plusieurs raisons :

- les réseaux de transport collectif (trains, tramways, trolleybus et bus) sont davantage performants pour desservir le centre-ville du fait de leur structuration principale en étoile que pour assurer des liaisons entre les périphéries, nécessitant des lignes de couronne ;

- la dispersion des lieux d'activités (habitat, travail, loisirs, achats) est grandissante. On va toujours plus loin pour travailler, pour aller faire des loisirs ou pratiquer des achats.

- les déplacements effectués se complexifient. On ne combine pas les activités en un même lieu, étant donné que la tendance est encore à pratiquer des activités dans des lieux différents, même si certains lieux (centre ville, grands centres commerciaux, etc.) le permettent. De ce fait, une grande flexibilité est demandée à nos moyens de transport soit en termes de trajets à parcourir ou d'horaires.

#### L'importance du transfrontalier

Dans le cadre de la région franco-valdo-genevoise, le contexte de la politique des transports est bien différent de celui d'autres agglomérations de même taille, étant donné qu'il est fortement contraint par l'aspect transfrontalier.

En effet, les élus et autorités des deux côtés de la frontière ne peuvent agir efficacement que sur leur partie de territoire, ce qui engendre de difficultés au niveau des décisions politiques côté français (Etat, région, département, communauté de communes, communes) et côté suisse (Confédération, Canton, communes). Certes, des organismes de coopération transfrontalière (Comité Régional Franco-Genevois et Conseil du Léman notamment) ont été créés depuis plusieurs années pour faciliter les connaissances réciproques des uns et des autres et pour résoudre certains problèmes posés par le caractère transfrontalier de la région (rétrocession des impôts prélevés à la source, gestion des cours d'eau, secours d'urgence, etc.).

Néanmoins, un des principaux reproches adressés à ces instances est leur manque de pouvoir de décision et leur rôle principal de concertation et d'information débouchant la plupart du temps sur des déclarations d'intention. Or, dans le domaine des transports régionaux comme dans d'autres, il est extrêmement important de pouvoir coordonner de manière précise et rigoureuse les politiques en matière de transport pour éviter des dysfonctionnements. Par exemple, le même niveau de qualité de l'offre de transports collectifs devrait être présent des deux côtés de la frontière pour permettre aux habitants de la région devant la franchir de le faire sans avoir à utiliser leur voiture.

Des raisons politiques, économiques, historiques, culturelles et psychologiques peuvent également expliquer qu'au sein de la région franco-valdo-genevoise nous soyons en présence de contexte de développement différent de part et d'autre de la frontière. Sans vouloir rentrer dans une explication détaillée de celles-ci, force est de constater que le territoire du canton de Genève est très fortement contrôlé avec la loi sur l'aménagement du territoire (qui fixe les zones constructibles pour l'ensemble du canton) et que le territoire français est très fortement morcelé et diffus du fait des compétences accrues octroyées aux communes en matière de développement. Or l'on sait que les transports collectifs sont davantage adaptés pour desservir des milieux urbanisés denses que des tissus pavillonnaires diffus. A cause de cela, ou du fait de cela, les infrastructures et les réseaux de transport collectifs sont bien différents de part et d'autre de la frontière et les moyens mis en œuvre par les collectivités publiques sont sans comparaison. A titre d'exemple, le contrat de plan pour la région Rhône-Alpes en matière de développement des transports régionaux prévoit une enveloppe budgétaire d'environ 30 millions de francs suisses pour 4 ans, alors que la subvention de l'Etat de Genève pour les TPG est de plus de 100 millions de francs suisses par année.

#### Un défi trop grand ?

Atteindre les objectifs souhaités d'amélioration de la qualité de vie et de diminution de la pollution générée par les moyens de transport nécessite donc une collaboration régionale forte en vue d'obtenir des résultats de part et

d'autre de la frontière. Et pourtant, les signaux émis par les autorités sont quelque peu divergents. Après avoir développé les capacités autoroutières du canton (autoroute de contournement) et assuré la jointure entre les réseaux autoroutiers suisses et français, nous assistons au niveau régional à de nombreux projets de développement des capacités routières (autoroutes entre Annecy et St-Julien entre Annemasse et Thônon-Evian, voie rapide à travers le Pays de Gex) du côté français et à un souhait de développement ferroviaire avec la mise sur pied d'un réseau RER avec la construction de la ligne La Praille–Eaux-Vives allant jusqu'à Annemasse du côté suisse<sup>1</sup>. Telle que prévue actuellement, l'exploitation assurée par les Suisses s'arrêterait en gare d'Annemasse, laissant aux Français le soin d'assurer la desserte ferroviaire jusque-là. Dès lors, nous pouvons nous demander si, compte tenu du niveau qualitatif actuel et des moyens mis en œuvre pour les transports collectifs dans le Genevois, il n'y aura pas de rupture en matière de qualité des réseaux de transports, élément à éviter absolument si l'on souhaite favoriser une utilisation des transports collectifs dans la région.

De même, peut-on encore réfléchir, et surtout agir, en fonction des frontières nationales alors que les objectifs assignés de manière concertée sont censés les transcender ? Les tendances actuelles de développement de la région franco-valdo-genevoise ne sont pas véritablement favorables à une diminution de l'utilisation de l'automobile et les contrecarrer paraît être une entreprise si fastidieuse à mener qu'elle nécessitera beaucoup de temps car l'organisation d'un réseau de transport doit répondre à l'organisation du territoire, les deux devant être conçus ensemble.

Si l'on souhaite structurer le territoire d'une certaine manière, le réseau de transport est un outil nécessaire, mais de loin pas suffisant. Un réseau de transport n'est qu'une réponse à une demande de mobilité des personnes.

Néanmoins, en plus de cela, il faudra aussi une grosse volonté politique pour « infléchir » ces tendances et notamment une coordination transfrontalière plus forte et une coordination entre les différents services des administrations plus fortes.

Les autorités sont-elles prêtes à relever ce défi ? Sont-elles suffisamment convaincues de deux côtés de la frontière pour lancer un processus de structuration du territoire qui nécessitera des années et des années pour être opérant, étant donné qu'il ne suffit pas de créer une infrastructure pour changer les pratiques ?

Gérard Widmer  
10 janvier 2002

---

<sup>1</sup> Nous nous concentrons sur l'échelle régionale. Raison pour laquelle nous ne considérons pas les développements urbains des transports, tels que les nouvelles lignes de tramway ou encore le développement des parcs-relais