

ETAT DES LIEUX DES TRANSPORTS EN REGION TRANSFRONTALIERE

Se déplacer au sein des régions transfrontalières reste un défi au quotidien, avec un nombre impressionnant de voitures qui embouteillent tous les jours une infrastructure qui a eu de la peine à s'adapter à la croissance fulgurante de ces dernières décennies. L'absence d'un réseau de transports publics fiable et régulier constitue un obstacle de plus au développement de ces régions.



Genevois français vue sur l'autoroute A40

LE BASSIN GENEVOIS

Les communes frontalières de Haute-Savoie sont fortement peuplées de pendulaires qui rejoignent la Suisse quotidiennement. Selon le pôle métropolitain du Genevois français, 42% des déplacements quotidiens domicile-travail se font vers la Suisse, dont seulement 6% avec les transports en commun.

Plusieurs projets de transports transfrontaliers sont en cours de réalisation : Léman Express, pistes cyclables, tramways, etc. Mais plusieurs communes sont isolées et la voiture reste indispensable.

Pour ce qui est de la mobilité entre communes, toutes les régions de Haute-Savoie proposent des bus à la demande, ce qui

facilite l'accès entre les communes mais ne permet pas de rejoindre les autres agglomérations.

Les lacunes

Plusieurs communes frontalières, y compris d'Annemasse Agglo ou du Genevois, sont très peu desservies par les transports publics. La plupart des communautés de communes possèdent un système de minibus à la demande mais ils ne relient que les communes de la communauté.

Arve et Salève, Pays Rochois et Faucigny-Glières sont traversées par des bus à faible fréquence.

Pour ceux qui désirent emprunter les transports publics, il n'existe que deux points de convergence pour relier la région à Genève

et au Pays de Gex : Annemasse et Saint-Julien. C'est une source d'embouteillage non seulement à l'intérieur de ces deux villes mais également aux postes frontières.

Annemasse et Saint-Julien seront à terme - si elles ne le sont pas déjà -

des villes engorgées qui souffrent d'embouteillages ou de passages permanents, avec les conséquences que cela peut avoir sur l'environnement et la qualité de vie des habitants.

Quelques propositions

Il faut diversifier et multiplier les points de convergence autour de la frontière suisse avec aménagement d'arrêts pour des bus d'une fréquence de 5 à 15mn vers Genève. Ces points de convergence doivent être facilement accessibles par un réseau de transports publics inter-communauté de commune. Pour cela, la région doit prendre en charge des bus à la demande pour permettre une plus grande mobilité entre les communautés de communes et également pour rejoindre plus facilement le réseau du LémanExpress.

Des aménagements de P+R (voitures et vélos) aux abords d'Annemasse, Saint-Julien et La Roche sur Foron avec des navettes qui déposent les voyageurs aux stations de train sont également nécessaires et cela très rapidement.

Des pistes cyclables entre les communes doivent continuer à être développées pour permettre de fluidifier le trafic et rejoindre plus facilement la frontière suisse. Des réseaux de vélos électriques en location doivent également être développés car ils permettent une plus grande flexibilité.

LE CHABLAIS

Le Chablais, s'il bénéficie d'une voie d'accès par le Léman, est très enclavé entre lac et montagne. Des projets de route 2x2 voies ont des difficultés à aboutir jusqu'au bout du lac, en raison du coût et de nombreuses oppositions.

L'offre de transports en commun est malheureusement elle aussi très peu développée entre les communes. Le projet du Léman Express viendra cependant augmenter le cadencement entre Evian-Thonon-Genève et réduire le temps de transports, et par voie de conséquence devrait, nous l'espérons, désengorger le trafic routier. Des parkings d'échanges à proximité des gares desservies

doivent cependant être construits ou agrandis. Ici aussi le réseau de bus doit être étoffé et proposer de meilleurs cadencements. Sur le Léman, 3 lignes CGN proposent la traversée du lac entre :

- Lausanne-Evian : Ligne N1
- Lausanne-Thonon : ligne N2
- Nyon-Yvoire : Ligne N3.

Leur fréquentation ne cesse d'augmenter depuis cinq ans.



Traversée des bateaux CGN sur le Léman.

LE PAYS DE GEX

Après l'explosion démographique de Saint-Genis-Pouilly et de Prévessin-Moëns, ce sera au tour de Ferney-Voltaire, avec son projet de rénovation de l'entrée de la ville, de croître à un rythme effréné mais malheureusement sans infrastructure supplémentaire.

La politique des transports de ces dernières années s'est concentrée sur les trajets vers et en provenance de Genève, avec une offre plutôt limitée et desservant Ferney-Voltaire et Saint-Genis-Pouilly. Vaud reste, quant à lui, peu relié alors que le nombre de frontaliers du canton de Vaud a nettement augmenté ces dernières années. De plus, les bus pour Genève empruntent les mêmes voies que les voitures et contribuent à les engorger pendant les heures de pointe. Les P+R aux frontières sont purement et simplement inexistantes ! La mobilité douce, fer de lance des politiques de transport de par le monde ces dernières années, reste timidement présente dans le Pays de Gex. Hormis quelques communes comme Prévessin-Moëns qui ont développé plusieurs pistes cyclables continues, le Pays de Gex est représenté par un ensemble de bouts de pistes parsemées ça et là ou, pire, par des chemins tracés au milieu des bois qui prennent vite l'aspect de coupe-gorge à la tombée de la nuit. Traverser l'agglomération à vélo tient du parcours du combattant.

Quelques solutions

Et pourtant, des solutions existent ! Plusieurs villes en France commencent à adopter les bus électriques. Dans le Pays de Gex, il suffirait de 10 bus électriques d'une capacité de 20 places pour relier les principaux centres d'intérêt comme les installations sportives, les collèges et les pôles commerciaux, sans oublier l'aéroport de Genève-Cointrin.

Pour relier le Pays de Gex au réseau ferroviaire, il est à déplorer que la ligne de train Divonne-Bellegarde, qui venait même de Nyon, ait été supprimée. Elle pourrait être restaurée pour permettre de relier le Pays de Gex à la Haute-Savoie via Bellegarde, et présenter ainsi une alternative à la voiture.

L'offre à partir de-et vers le canton de Vaud doit être étoffée et proposer des prolongements de lignes vaudoises existantes, comme Nyon-Crassier qui peut être prolongé jusqu'à Divonne-les-Bains.

Des P+R sont nécessaires aux frontières, car le prix de l'abonnement annuel des TPG ou TPN passe du simple au double lorsqu'il s'agit de franchir la frontière française ! Ainsi, des parkings avec stationnement de voitures, vélos et motos peuvent être aménagés à Ferney-Voltaire, Saint-Genis-Pouilly, Prévessin-Moëns, Divonne-les-Bains, Sauverny et Saint-Jean de Gonville. Ces P+R doivent être assortis de navettes qui permettent de rejoindre les principaux arrêts de bus suisses.

La mobilité douce enfin doit être incontournable dans les politiques d'aménagements du territoire. Une piste cyclable, partagée par endroits avec les piétons doit relier tout le Pays de Gex. Un projet intéressant de TPE (travaux personnels encadrés) de l'année dernière propose des arbres à vélos électriques avec antivols et systèmes de recharge solaire. Un réseau de «vélibs» gessien peut être créé selon ce modèle. Des stations judicieusement placées aux abords des collèges, lycées, technoparcs ainsi que des arrêts de transports publics peuvent encourager les Gessiens à circuler à vélo. Pour en connaître plus sur le projet, contacter le laboratoire SI du lycée international de Ferney-Voltaire.



Ligne de trams TPG sur Meyrin

LA FRANCHE-COMTE

Environ 35 000 Francs-comtois franchissent quotidiennement la frontière pour aller travailler, soit une augmentation de plus de 50% ces dix dernières années. Ils proviennent notamment de la région des Rousses, de Pontarlier, de Morteau ou encore de Montbéliard ou Belfort. La situation des transports est devenue très préoccupante sur tout l'Arc Jurassien.

En 2011, la Conférence Transjurassienne (Organisme politique de concertation réunissant la Région, la Préfecture et les Départements de Bourgogne-Franche-Comté ainsi que les cantons de Berne, Vaud, Neuchâtel et Jura) a établi un schéma de cohérence des mobilités. Il s'agissait d'un bilan de la situation des transports dans l'Arc jurassien, accompagné d'une série de mesures visant à désengorger les zones saturées et à développer la multi-modalité. Malheureusement, 8 ans plus tard, seules quelques mesures ont été effectivement réalisées.

Bilan des avancées

• Réouverture de la ligne Belfort-Delle-Bienne

A l'automne 2018, la ligne Belfort-Delle-Bienne a rouvert après 25 ans d'abandon. Fruit d'un investissement de 110 millions d'euros, elle est utilisée par les travailleurs frontaliers, pour le transport scolaire et permet également une connexion avec le LGV Rhin-Rhône en gare de Belfort. Malheureusement, la fréquentation peine à démarrer, notamment en raison de nombreuses ruptures de charges, de remplacement de trains par des bus ou encore de dessertes réduites en période de vacances scolaires....

• Investissements planifiés sur la ligne des Horlogers (Besançon-Morteau-Le Locle-La Chaux-de-Fonds)

La Région Bourgogne Franche-Comté et l'Etat ont prévu d'investir pour la modernisation de cette ligne en 2021. Un nouvel aller-retour Morteau-Le Locle a également été ajouté depuis avril dernier, portant le nombre d'allers-retours quotidien à sept.

• Le covoiturage progresse (covoiturage-arcjurassien.com)

Le covoiturage a doublé sur l'Arc jurassien en 5 ans. Il peine cependant à prendre

une part importante du trafic routier, faute probablement d'une plateforme de mise en relation unique et réactive en temps réel (application mobile par exemple) ou de mise en place de voies réservées aux covoituteurs aux points de passage névralgiques.

• Un aménagement de la RN57 au Sud de Pontarlier

A défaut d'un contournement, la DREAL Bourgogne Franche-Comté (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement) a mené une concertation publique à l'automne 2018, en vue de travaux visant à fluidifier l'entrée dans Pontarlier par le Sud.

Points noirs

• La ligne TER Pontarlier-Frasne-Vallorbe, l'éternelle oubliée

En 2013, a été mis en place un aller-retour quotidien en train (5h54-5h57 et 16h52-17h25) entre Pontarlier et Vallorbe. Ce train dessert Frasne et Labergement-Sainte-Marie. Malgré ce seul A/R aux horaires très spécifiques, restreignant drastiquement les utilisateurs potentiels, ainsi que les suppressions à répétition, les trains restent pleins, preuve du potentiel de cette ligne. Depuis son ouverture, nous demandons une augmentation des cadences (5 A/R quotidiens au minimum) et une desserte locale améliorée (Sainte-Colombe, Vaux-et-Chantegrue et Rochejean notamment), sans résultat...

Rappelons que côté suisse, les dessertes sont nombreuses et bien cadencées depuis

Vallorbe (Orbe 1/h, Le Brassus 2/h, Yverdon 1/h et Lausanne 2/h). Ces cadences vont encore largement augmenter à l'horizon 2021, avec le développement du RER Vaudois. Les autorités suisse qui, pour rappel, financent l'aller-retour existant largement au-delà du principe de territorialité, sont ouvertes et favorables au développement de cette ligne. Espérons que la Région Bourgogne Franche-Comté, qui a jusque-là délaissé les transports publics dans cette zone du territoire, prenne le taureau par les cornes...

La ligne de bus Pontarlier-Jougne-Yverdon, évoquée dans le même schéma de cohérence des mobilités, est également restée à ce jour au stade de projet...

• Absence de liaisons douces

De nombreux axes transfrontaliers de l'Arc jurassien se prêtent à la création de pistes cyclables ou de voies vertes. Celles-ci peuvent servir au transit de travailleurs frontaliers, mais également au développement du tourisme local, à l'image de la FrancoVeloSuisse. Voici quelques sites au fort potentiel :

- Gilley-Morteau-Le Locle
- Les Hôpitaux Neufs-Vallorbe via l'ancienne voie ferrée
- Les Rousses-Bois d'Amont-Le Brassus

En conclusion, même si des avancées ont eu lieu dans le domaine des transports, il reste du chemin à parcourir pour que ce territoire transfrontalier soit une véritable zone d'échange et non de crispations.



À Pontarlier, la RN 57 saturée