Date: 26.06.2020

Vigousse
Le petit satirique romand

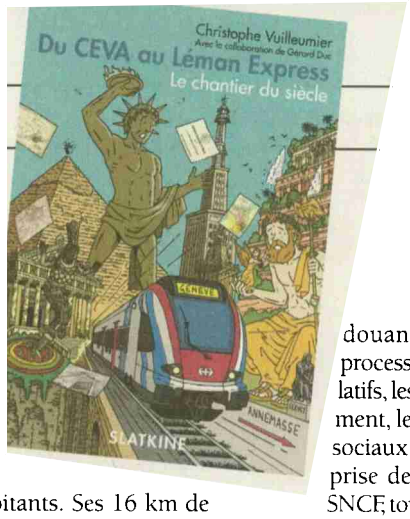
Vigousse
1001 Lausanne
021/ 612 02 50
www.vigousse.ch

Genre de média: Médias imprimés
Type de média: Magazines spéc. et de loisir
Tirage: 10'000
Parution: 42x/année

Page: 12
Surface: 23'571 mm²

Ordre: 844003
N° de thème: 844.003

Référence: 77620122
Coupure Page: 1/1



L'aimant franco-suisse

Dès qu'il se construit un bout de rail quelque part, les historiens s'en emparent. Exemple récent: la nouvelle ligne transfrontalière Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA), inaugurée le 15 décembre 2019 et déjà passée à la postérité dans un livre intitulé *Du CEVA au Léman Express*. Il faut dire qu'il y a matière à raconter, et les historiens genevois Christophe Vuilleumier et Gérard Duc le font avec talent. En résumé, c'est un siècle et demi de chamailleries politico-sociales, d'imbroglios financiers, de palabres techniques, pimentés par quelques anecdotes relevant du roman d'espionnage plus que du manuel d'histoire.

Un grand moment que celui de l'exfiltration d'un document, classé secret d'Etat! Subtilisé et caché dans un vulgaire sac en papier, il livre son contenu explosif, avant de regagner sa planque, en 24 heures chrono. La faisabilité de la liaison transfrontalière CEVA est confirmée noir sur blanc, au grand dam des détracteurs du projet qui ne songent qu'à le jeter aux oubliettes!

On est au tournant des années 2000. La ligne maudite s'impose désormais dans les stratégies de mobilité d'un bassin de population de plus d'un million d'habitants. Ses 16 km de rail sont le trait d'union indispensable pour connecter les réseaux suisse et français préexistants.

La suite n'est pas comparable à la célérité des Chinois qui, durant la pandémie du Covid-19, bâtissent des hôpitaux en dix jours pour pallier le manque de lits. On s'en doute! Le gigantesque chantier CEVA progresse à petits pas, dans un contexte urbain contraignant, jusqu'à ce que la flotte régionale du Léman Express puisse s'élancer sur les rails transfrontaliers.

Du CEVA au Léman Express cause beaucoup de chantiers, de tunnels, de gares, mais il ne fait que survoler la seconde partie de son titre, le Léman Express, acteur incontournable de la mobilité franco-suisse. Pour que des trains puissent circuler, accueillir des voyageurs, il faut préparer leur exploitation. Et ça, c'est aussi une histoire, voire une épopée qui mériterait de passer à la postérité.

Le choix des trains divise, les couleurs qui s'affichent sur leurs flancs également. Les normes sécuritaires, douanières, tarifaires, les processus politiques et législatifs, les modalités de financement, le poids des partenaires sociaux, les cultures d'entreprise des opérateurs CFF et SNCF, tout diffère. Le sujet d'un autre livre pour que l'histoire ferroviaire ne soit pas éternellement ciblée sur les chantiers du ou des siècles?

Quoi qu'il en soit, le Léman Express a fêté sa demi-bougie le 15 juin 2020. Les grèves dures à la française, qui se profilaient de longue date dans les scénarios de roulement du nouveau réseau transfrontalier, ont durement plombé son envol. La crise sanitaire du Covid-19 s'y est ajoutée, interrompant les efforts déployés pour résoudre les divers problèmes d'exploitation. Le Léman Express fonctionnera à plein régime dès le 24 août, sous réserve de l'évolution de la situation. A ce stade, il attend toujours 50 000 voyageurs par jour. Cahin-caha, il en avait 45 000 avant la pandémie. C'est dire si le coup d'envoi était aussi réussi que nécessaire, dans un bassin franco-valdo-genevois asphyxié par l'automobile.

Marie-José Brélaz

Du CEVA au Léman Express, Christophe Vuilleumier avec la collaboration de Gérard Duc, Slatkine, 260 pages.

ARGUS DATA INSIGHTS® WISSEN ZUM ERFOLG
ARGUS DATA INSIGHTS® Schweiz AG | Rüdigerstrasse 15, case postale, 8027 Zurich
T +41 44 388 82 00 | E mail@argusdatainsights.ch | www.argusdatainsights.ch