



À LIRE

Du CEVA au Léman Express. Le chantier du siècle

«Un voyage commence toujours par un premier pas, dit-on. Et des pas, il en a fallu pour mettre sur les rails les deux cent quarante kilomètres de voies ferrées de ce projet, initié au XIX^{ème} siècle, et qui marque le véritable retour du train dans notre canton.» Serge Dal Busco, conseiller d'Etat en charge du Département des infrastructures du canton de Genève, ouvre la lecture de ce livre qui revient sur l'épopée de ce projet, plus grand réseau ferroviaire transfrontalier d'Europe.

Pour rappel, le tronçon CEVA c'est: 3,7 kilomètres de tunnels et 3,6 kilomètres de tranchée couverte entre les Eaux-vives et la frontière franco-suisse (qui ont permis la réalisation d'une voie verte en surface); deux nouveaux ponts sur l'Arve et la Seymaz; 1,4 million de mètres cubes de déblais (dont un tiers a été recyclé); cinq nouvelles gares – dont quatre souterraines – et haltes, sorties de terre en moins de dix ans; un important développement urbanistique.

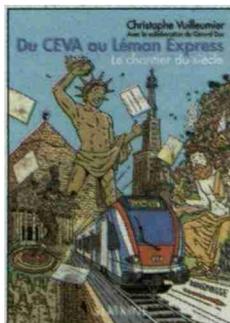
Le Léman Express, c'est «plus qu'un réseau ferroviaire, c'est avant tout une incroyable aventure humaine, un trait d'union entre nos régions et la Suisse», note en substance Laurent Wauquiez, président du conseil régional d'Auvergne-Rhône-Alpes. «Quand nous savons qu'un train représente l'équivalent en émission de CO₂ au kilomètre de quatre cent vingt voitures, nous savons que la différence sera déterminante en matière de qualité de l'air», poursuit-il. Qualité de l'air, mais aussi qualité de vie, l'ouvrage devant permettre aux habitants du Genevois, de la Haute-Savoie, de l'Ain et de Genève de gagner du temps sur leurs déplacements. «La réalité du Léman Express demeurera un lien physique intangible entre notre région

et la Suisse, un lien historique pensé il y a deux siècles et qui s'est noué le 12 décembre 2019.»

Ce livre, très richement illustré, permet aux auteurs de revenir sur deux siècles d'histoire politique, économique et ferroviaire. «Les polémiques parlementaires sur la liaison ferroviaire durant la seconde partie du XIX^{ème} siècle, entre partisans de Chêne-Bourg et de Carouge, à propos du tracé à emprunter pour gagner la Savoie étaient bien évidemment oubliées à la veille du XXI^{ème} siècle. Et rares étaient ceux qui se souvenaient de l'impatience de James Fazy qui tapait du poing sur la table en juin 1863, s'exclamant que la *construction du tronçon d'Annemasse va devenir pour Genève de la plus grande nécessité d'ici à très peu de temps*», écrit l'historien suisse Christophe Vuilleumier, auteur de ce livre. «La voie ferrée entre les Eaux-Vives et Annemasse était inaugurée en 1888, mais le tronçon devant former la quadrature du cercle avec Comavin était encore dans les limbes. En revanche, la convention de 1912, elle, n'avait pas été oubliée.»

Le CEVA, devenu Léman Express, parviendra-t-il à remédier à la congestion chronique du bassin genevois? Les débuts ont en tout cas permis de constater une fréquentation des trains au-dessus des attentes. Malheureusement, la grève des cheminots côté français, puis la crise sanitaire et son confinement imposé tant côté français que suisse, auront ralenti la montée en puissance de l'ouvrage ferroviaire. Nul doute cependant que le Léman Express – sacrée révolution pour les transports dans le grand Genève – saura rapidement trouver une belle vitesse de croisière. Réd.

Christophe Vuilleumier,
avec la collaboration de Gérard Duc
Du CEVA au Léman Express.
Le chantier du siècle
Editions Slatkine, Genève, 2020. 278 pages.



ENTREPRISE ROMANDE

Entreprise romande
1211 Genève 11
058/ 715 32 44
<https://www.fer-ge.ch/web/fer-ge>

Genre de média: Médias imprimés
Type de média: Presse spécialisée
Tirage: 25'549
Parution: 23x/année



Page: 11
Surface: 46'336 mm²

Ordre: 844003
N° de thème: 844.003

Référence: 77551827
Coupage Page: 2/2



GARE DES EAUX-VIVES. Inauguration du Léman Express, 15 décembre 2019.