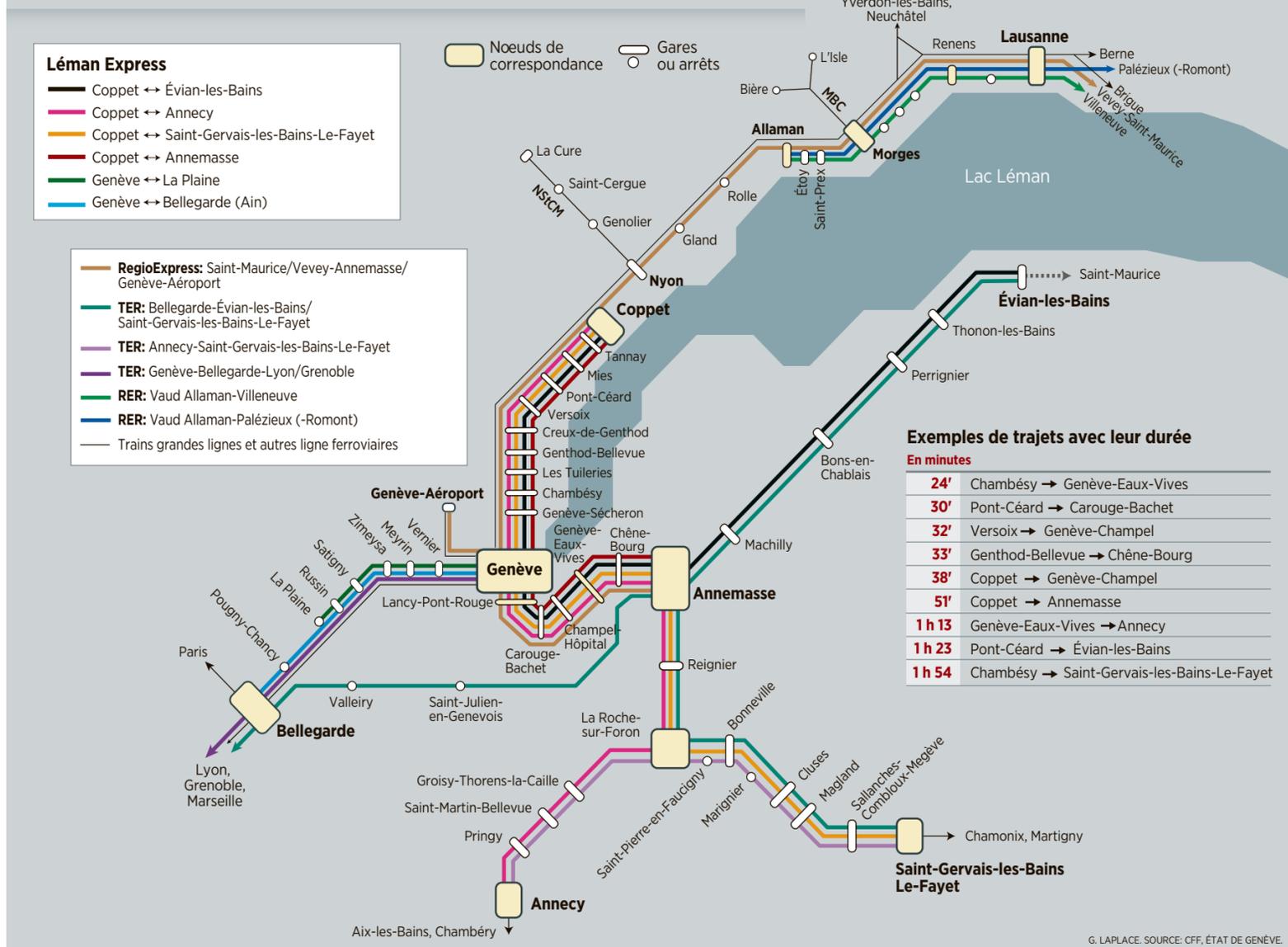


Ferroviaire

Offre Léman Express et autres lignes régionales dès le 15 décembre 2019



Meyrin va avoir son bus sans chauffeur

Les TPG ont reçu le feu vert de l'Office fédéral des routes pour exploiter un minibus autonome

Les Transports publics genevois (TPG) peuvent exploiter un véhicule autonome. Ils ont reçu l'autorisation de l'Ofrou (Office fédéral des routes). Ce minibus sans chauffeur circulera sur la ligne expérimentale XA, à Meyrin. L'autorisation officielle est datée du 1er juin, ont annoncé jeudi les TPG. Ce bus, qui dispose désormais d'un permis et de plaques minéralogiques, circulera durant le mois de juin sans clients. Objectif: s'assurer de sa pleine maîtrise dans des conditions réelles de circulation.

Les TPG prévoient de faire circuler leur véhicule autonome avec des passagers dès le 2 juillet, pendant une partie de la journée. Le reste du temps, les courses seront assurées par un bus à motorisation classique, comme c'est le cas depuis le lancement de la nouvelle ligne XA en décembre. Long de 2,1 kilomètres, son tracé relie le tram 18 à la gare du train régional. Les TPG tablent sur une mise en service commerciale à cadence régulière courant septembre. Dans l'interval, une période d'ajustements et de réglages sera certainement nécessaire.

Le minibus autonome de quinze places, dont onze assises, a été acquis au second semestre 2017. Ce prototype fabriqué à Lyon et d'une version ultérieure au minibus autonome testé à Sion a pour la première fois accueilli des clients dans l'enceinte de Palexpo en mars, lors du Salon international de l'automobile.

D'ici à la fin de l'année, les TPG recevront trois autres véhicules autonomes financés par la Commission européenne dans le cadre du projet du consortium européen Avenue (Autonomous Vehicles to Evolve to a New Urban Experience). Piloté par l'Université de Genève, ce projet vise à préparer l'intégration technique, économique et législative des véhicules autonomes dans l'espace urbain. **ATS**

Les démineurs à l'œuvre place de Jargonnant

Jeudi matin, les hommes du Nedex ont fait sauter une mallette métallique devant le centre Eaux-Vives 2000

Peu avant 8 h 30, jeudi matin, la police intervient sur la place de Jargonnant suite au signalement d'un colis suspect: une mallette métallique bleue abandonnée juste en face du centre commercial Eaux-Vives 2000.

La place est aussitôt bouclée pour permettre aux hommes du Nedex (Neutralisation, enlèvement, détection d'engins explosifs) d'intervenir. Vers 9 h 35, une forte détonation secoue le quartier. Les démineurs viennent de faire sauter l'objet suspect. Vêtu d'une tenue de protection, l'un d'eux s'approche de la mallette éventrée et, après vérification, l'embarque avec lui vers le camion du Nedex garé en retrait.

Vers 9 h 50, le périmètre de sécurité est levé et la place rouverte au trafic. **A.D.-V.**

Une cadence redoublée, prologue d'une révolution de la mobilité

L'introduction de la fréquence au quart d'heure sur la ligne Coppet-Lancy-Pont-Rouge préfigure le réseau Léman Express

Marc Moulin @marc\_moulin

Un quart d'heure, ça peut s'inaugurer, surtout s'il est un peu vaudois. Autorités et opérateurs de transport ont fêté jeudi entre Coppet (VD) et Versoix (GE) le doublement aux quinze minutes des cadences de passage du train régional reliant l'ancien fief de Madame de Staël à Lancy-Pont-Rouge, via Cornavin. Un nouvel horaire qui entrera en force ce lundi, mais seulement aux heures de pointe. Il marque le premier signe tangible d'une montée en puissance.

Cette desserte renforcée a été rendue possible par l'ajout d'un tronçon de quatrième voie aux haltes CFF de Mies et Chambésy, où des travaux de finition vont encore se poursuivre ces prochains mois. «Cette cadence aux quinze minutes est inédite pour un train régional en Suisse romande, souligne Alain Barbey, coordinateur régional pour les CFF. Son inauguration juste avant l'accalmie estivale va permettre un lancement en douceur et de tester les choses.»

La fréquence de quatre convois par heure s'étendra à la jour-

«Le Léman Express changera l'échelle temporelle des déplacements et la perception spatiale de la région»

Patrick Malek-Asghar Maire de Versoix

Un train nommé désir

● Jeudi, 7 h 33 du matin. Deux rames accouplées, arborant déjà les couleurs du Léman Express, quittent Coppet pour Genève. À bord, la nouvelle de la cadence dédoublée dès lundi est connue de presque tous les passagers. «Cette fréquence renforcée me laissera plus d'options, se réjouit Theodoros, en route pour Genève-Sécheron. Les trains sont parfois bondés, même si on parvient toujours à s'y faufiler.» Sur la ligne, la fréquentation a bondi de 31% en dix ans. Les soucis d'espace sont vécus même en première classe. «Pour faire de la place, ils ont rétréci le compartiment de première, se plaignent Tony et Elaine, couple de pendulaires. Des racailles qui viennent faire du bruit jusqu'ici. Espérons qu'avec les capacités supplémentaires, il n'y ait plus besoin de déclasser des sièges.»

née entière dès décembre prochain. Et dès la fin de 2019, ces convois régionaux dépasseront Lancy-Pont-Rouge, s'engageant sur la nouvelle ligne CEVA pour gagner Annemasse, voire Évian, Saint-Gervais ou Annecy (voir notre infographie). Ils desserviront au passage les nouvelles gares bâties dans le canton, au Bachet, à Champel, aux Eaux-Vives et à Chêne-Bourg. Ils seront flanqués des trains RegioExpress qui poursui-

Retour en seconde classe, où on croise Dalia. «C'est très bien, il y aura un peu moins de monde dans les wagons et si on rate le train, on devra moins attendre, salue la passagère. Mais ceci mis à part, cette nouvelle cadence ne change pas grand-chose pour moi: je dépends du bus et il n'y en aura pas plus.» À quelques sièges de là, Karen a le même souci: «Je viens de Commugny et il n'y a qu'un bus par heure, ce qui est très restrictif», commente cette Canadienne.

«Genève attire beaucoup de monde avec ses organisations internationales et il est bon d'offrir des alternatives à la voiture, salue Sarah. Pour moi qui prends ce train tous les jours, j'aurai plus de flexibilité, je pourrai prendre le train d'avant ou celui d'après en fonction de mes besoins.»

M.M.

vront vers Annemasse, ne s'arrêtant que dans les stations principales (Coppet, Cornavin, Lancy-Pont-Rouge, Eaux-Vives).

Un nouveau patron

Le quart d'heure matinal et vespéral de Coppet, c'est donc l'amorce de ce Léman Express. À compter du 15 décembre 2019, le réseau raccordera 45 gares suisses et françaises via 230 kilomètres de lignes, desservant plus d'un million d'habitants. «Le Léman Express changera l'échelle temporelle des déplacements et la perception spatiale de la région», a prédit jeudi le maire de Versoix, Patrick Malek-Asghar.

Pour en arriver là, il reste du pain sur la planche durant les dix-huit mois à venir. Il y a l'infrastructure. À Annemasse, on se presse pour finir à temps la transfiguration de la gare. Côté suisse, le chantier du CEVA est achevé à près de 90%, mais il reste le suspense des oppositions relatives aux mesures antibruit.

Les rails ne sont pas tout. Serge Dal Busco, dont c'était la première sortie dans ses nouvelles fonctions de ministre genevois de la Mobilité, mesure l'enjeu. «Cette offre au quart d'heure est très attractive et pratique dans la mesure où elle dispense les usagers de consulter l'horaire, c'est un changement fondamental, un saut dans l'attractivité de l'offre», commente-t-il. Reste que l'émergence du nouveau réseau, dans un an et demi, nécessitera que l'État investisse davantage d'argent dans les transports publics, une quaran-

taine de millions de francs en plus par an. Où les trouver, alors que le peuple semble avoir verrouillé le scrutin après scrutin la voie de la billetterie? «Des dispositions budgétaires sont à prévoir, répond Serge Dal Busco. Des moyens supplémentaires doivent évidemment être mis à disposition. Le discours de Saint-Pierre a mentionné en première position la mise en place prochaine du Léman Express.»

Réflexions en cours

À l'heure des discours, le magistrat a évoqué la vocation des autorités à «accompagner le changement» en matière de mobilité. Le démocrate-chrétien n'a pas exclu «des mesures un peu coercitives pour amener la clientèle à changer sa façon de se déplacer.»

L'avènement de l'axe ferroviaire comme armature centrale du réseau de transports publics nécessite aussi de repenser ce dernier. «Il faut investir pour rabattre les usagers sur les gares en créant de nouvelles lignes TPG et les communes n'y arriveront pas seules», plaide ainsi Isabelle Rasmussen, maire de Pregny-Chambésy. La magistrate songe en particulier à un bus qui raccorderait l'aéroport au Vengeron via la halte de Chambésy.

Aux TPG, on confirme que de nombreuses réflexions sont en cours. Elles le sont aussi au niveau de la communauté tarifaire Unireso: on est «à bout touchant» sur un compromis transfrontalier relatif aux prix. La table ne devrait être dévoilée que l'an prochain.

