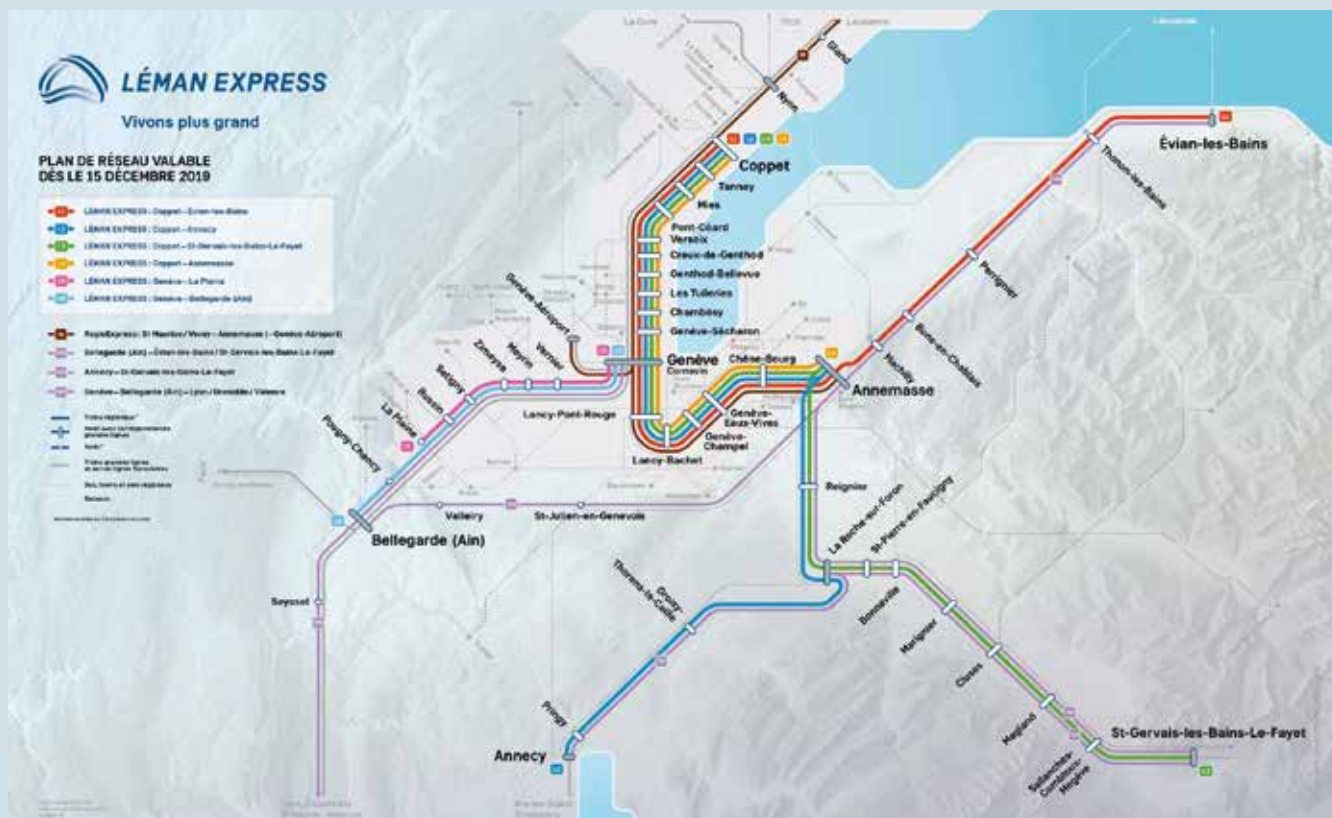


Chaque mois, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) nous fait part d'une difficulté, grande ou petite, rencontrée par les usagers. Ou d'informations qu'elle juge intéressantes.

Ne perdons pas espoir dans une politique ferroviaire renouvelée



En France, dans le domaine des transports ferroviaires, la litanie des plaintes des usagers (services insuffisants, lignes suspendues, manque de matériels et de personnels, politique malthusienne), est accentuée par la disette budgétaire et surtout par le manque d'appétence des gouvernements successifs, de l'État et de plusieurs régions. Pourtant, les discours et les promesses sont légion, mais les réalisations sont bien timides. Pour preuve, la relance des trains de nuit ou l'état déplorable de certaines grandes lignes. Dans ce paysage morose, des régions continuent d'avancer, certes à un rythme plus lent que précédemment, c'est le cas de Grand Est, de Nouvelle-Aquitaine ou d'Occitanie et des réalisations sont à souligner. C'est ainsi que début janvier 2025, des trains relieront de nouveau Mulhouse à Mülheim en Allemagne et Montréjeau à Luchon en mai 2025 en Occitanie. En ce lendemain de Noël tout espoir

dans un redéveloppement du ferroviaire est loin d'être perdu. Le succès du Léman express lancé en 2019 et prévu initialement pour 50 000 voyageurs, en transporte quotidiennement plus de 80 000 en 2024. Exploité par la société Lemanis filiale à 60 % des CFF et à 40 % de la SNCF, ce RER transfrontalier est articulé autour de l'ancienne ligne à voie unique et non électrifiée Genève Eaux-Vives—Annemasse, qui est devenue le maillon essentiel, en étant prolongé vers la gare centrale de Genève Cornavin, du nouveau réseau reliant Genève à Annemasse, grâce à la construction d'une ligne nouvelle enterrée à double voie, électrifiée aux normes helvétiques. Entre le service ferroviaire de l'année 1984/85, où il n'y avait que 16 AR (aller-retour) entre les gares de Genève-Eaux Vives et Annemasse et celui de 2023/24, avec 119 AR de 4 h 20 à

minuit, il ne s'agit pas d'une évolution mais d'une révolution ferroviaire. Depuis le 15 décembre, de nouvelles circulations s'ajoutent pour répondre à une demande toujours croissante. Dans cette métropole binationale, les projets sont multiples pour répondre aux défis écologiques, socio-économiques et d'aménagement que seul le transport public et en particulier le fer est capable d'offrir. C'est ainsi que la réouverture de la ligne du Tonkin entre Evian et Saint Gingolph (18 km) est demandée avec des engagements financiers suisses. Il en est de même de l'ancienne ligne Bellegarde—Nyon pour le développement du Léman Express. De nouvelles avancées sont prévisibles à court terme pour les habitants du Grand Genève.

*Jean-Pierre Wolff,
professeur émérite en transports
et membre du bureau de la FNAUT*