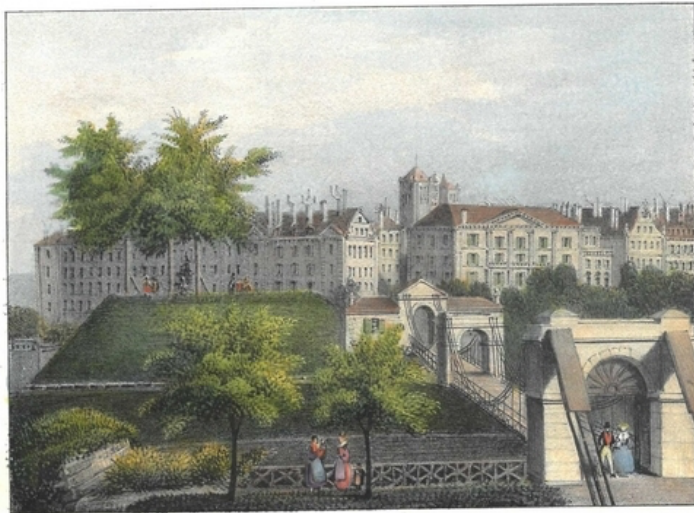


Les voies du Grand Genève sont désormais retraçables

Histoire Un atlas historique refait la saga des transports dans le bassin genevois transfrontalier. Avec à la clé des surprises et des perspectives.



Pont de S.^t Antoine, (Genève)

Le livre dédie l'un de ses chapitres aux ponts. Avant-gardiste pour l'époque, ce pont suspendu au-dessus des fortifications dans le quartier de Saint-Antoine a été inauguré en 1823. Il a permis de patienter avant la démolition des fortifications, décidée en 1849.

Image: Centre d'iconographie genevoise BGE

C'est un livre dont la parution ne pouvait tomber mieux. Alors que la région genevoise est sur le point de vivre une révolution de sa mobilité avec la mise en service prochaine du Léman Express, concomitante au retour du tram à Annemasse, un livre richement documenté revient sur l'histoire des déplacements dans la région. Troisième tome de l'«Atlas historique du Pays de Genève» dont la parution a débuté il y a cinq ans, «Aller et venir» retrace la genèse des infrastructures de transport à l'échelle du bassin transfrontalier depuis les temps les plus reculés.

Édité par la société savante «La Saléviennne», le livre de l'historien Claude Barbier et de l'architecte Pierre-François Schwarz a fait jeudi l'objet d'une présentation parrainée par les autorités genevoises et françaises. «C'est un ouvrage de salubrité publique dans une année génialissime pour la mobilité», salue Gabriel Doublet, vice-président du Pôle métropolitain du Genevois français. «Sur ces cartes, les voies de communication ne suivent pas les frontières mais les franchissent», note Antonio Hodggers, président du Conseil d'État genevois. Cela se passe depuis toujours et le Léman Express n'est qu'une continuation de notre histoire commune.» Les deux élus ont préfacé le livre.

Par Marc Moulin@marc_moulin

Articles en relation

Genève doit mieux développer ses réseaux écologiques

Nature La Cour des comptes juge les mesures en faveur de la biodiversité positives mais pointe une faiblesse du maillage vert du canton. [Plus...](#)

ABO+ Par Antoine Grosjean [Mis à jour à 14h14](#)

Les 20 km de Genève perturberont le trafic ce dimanche

Circulation La course à pied aura lieu sur la rive droite. Des routes seront bloquées et des lignes TPG perturbées. [Plus...](#)

Par L.F [Mis à jour à 13h38](#)

Réseau de chemin de fer du Grand Genève

Constellations ferroviaires

Au vu de l'actualité de 2019, ce sont les cartes ferroviaires qui sont les premières à attirer le regard. Une double page est par exemple vouée à l'histoire des trams genevois, retraçant leur essor dès 1864, leur apogée au milieu des années 20 puis leur démantèlement progressif jusque dans les années 60 et enfin leur redéploiement entamé dans les années 90 et encore en cours. Au sommet de sa gloire, en 1925, ce réseau de trams prend la forme d'une étoile dont Genève serait le centre et dont les rayons dardent loin dans l'arrière-pays, jusque sur le territoire français.

Cette configuration stellaire autour d'une ville est la forme classique que finit par développer, usuellement, tout réseau ferroviaire. Mais à ce titre, le réseau ferroviaire lourd (celui dévolu aux trains) a connu un développement parfaitement atypique. À l'échelle du bassin transfrontalier, on voit les rails historiques, tels qu'ils ont été tracés dans la seconde moitié du XIXe siècle, dessiner de larges circonvolutions pour contourner Genève, privant la ville de connexion ferroviaire avec son arrière-pays. Ces voies de chemin de fer ont ainsi constitué une exception à la règle évoquée par Antonio Hodggers, puisqu'elles ont eu tendance à suivre les frontières plutôt que les franchir.

Des logiques nationales

Comment expliquer cette anomalie? «Le fait national a son importance dans ces politiques ferroviaires, où l'État est très présent, analyse Claude Barbier. Au moment où on construit la nation, on est très bleu-blanc-rouge. La France fait tout pour éviter que le train n'entre dans Genève, qui ne saurait être la capitale économique du nord de la Savoie.» Ce qu'elle est malgré tout devenue, comme le montrent les flux frontaliers actuels, mais sans disposer de l'offre de transports idoine. Et l'historien de poursuivre: «En Suisse, la priorité a été de relier Genève à sa capitale en Suisse alémanique, ce qui a fait de la ville un cul-de-sac ferroviaire.»

Une double impasse, donc, tant pour les réseaux français que suisses qui y trouvent leurs confins. Si le Léman Express prend le contre-pied de cette logique en ouvrant la voie à une desserte de la région à l'échelle du bassin transfrontalier, on n'en a toutefois pas fini avec des visions bornées aux frontières. Ainsi, le projet de diamétrale cantonale reste borné, de Bernex à la Zimeysa en passant par les Cherpines et Cornavin, semblant faire fi de la périphérie française.

«Quand on travaille avec les CFF, on reste sur une carte helvético-suisse, regrette Antonio Hodggers. Or, il est absurde de parler de train sans parler de région. L'un des grands défis de la transition énergétique est de développer un RER digne de notre région et l'urgence climatique commande d'aller vite, alors que les projets envisagés aujourd'hui le sont pour dans deux générations, quand la planète aura pris sept ou huit degrés. On doit se reposer des questions qui ne sont pas nouvelles. Faire parler de l'avenir, c'est le rôle de l'histoire.»

Des axes millénaires

L'ouvrage ne se cantonne pas au chemin de fer. L'aéroport, les autoroutes, les lignes de bus y ont leur place. Parmi les pépites offertes au lecteur, on notera cette reconstitution moderne de l'atlas routier de la région à l'époque romaine, interprété d'après la copie médiévale d'une carte antique. «Dans cette trame qui a 2000 ans, les grands axes sont déjà dessinés», résume Claude Barbier.

L'importance du transport fluvial et lacustre, jusqu'à l'avènement du chemin de fer, est un autre aspect largement développé et riche en curiosités. L'axe terrestre de la région a ainsi longtemps relié deux ports régionaux, ceux de Genève et de Seyssel en aval sur le Rhône, le fleuve étant privé de navigabilité entre ces deux points aux abords de l'actuel barrage de Génissiat puisque les eaux y disparaissaient dans un



gouffre.

Canaux pharaoniques

Cet écueil a fait l'objet de très nombreux projets pour y remédier. Au XVIIIe, des ingénieurs téméraires ébauchent des tracés de canaux, reliant Versoix à Génissiat par la Rive droite pour l'un, ou pour un autre la rive gauche du Léman à Seyssel via Annemasse, le pied du Salève et le sommet du Mont-de-Sion. Projets pharaoniques qui sont restés lettre morte et qui s'inscrivaient dans une grande diagonale européenne entre les mers Méditerranée et du Nord. À noter que Genève a ébauché des projets de ports fluviaux, à la Praille, Aire-la-Ville ou Peney, jusque dans les années 60.

Le volume qui paraît ces jours fait suite à deux premiers tomes. Le premier — paru en 1994 et réédité depuis lors car le premier tirage de 3000 exemplaires s'est volatilisé en une année — traitait avant tout de l'évolution des frontières étatiques dans le bassin genevois, dont l'histoire a été tout sauf un long Rhône tranquille. Plus pointu, le deuxième tome était dévolu aux limites communales ou ecclésiastiques.

Créé: 31.10.2019, 19h05

Votre avis

Avez-vous apprécié cet article?

Oui

Non