

La mobilité du Grand Genève décryptée par un atlas historique

Claude Barbier et Pierre-François Schwarz cosignent un troisième tome à leur Atlas historique du Pays de Genève, consacré aux transports. Indispensable pour comprendre les manques et réussites du Grand Genève aujourd'hui...

Les bienfaits de l'histoire ? Montrer que ce que l'on prend pour des vicissitudes de l'actualité est en fait le produit de lignes de force qui durent depuis plus d'un siècle et demi. Le troisième tome de l'Atlas historique du Pays de Genève, à nouveau cosigné par Claude Barbier et Pierre-François Schwarz aux éditions La Salévienne, en fournit une brûlante démonstration dans un calendrier loin d'être innocent. « Le lancement du Léman Express va venir réparer un cycle de 170 ans qui a vu Genève être coupé de son arrière-pays, même si ce n'est qu'imparfaitement », résume Claude Barbier, l'historien de Viry dans le Genevois français.

Ce que montre bien les deux auteurs, c'est que cette coupure ne doit rien au hasard. Elle est le fruit direct de la fin du XIX^e siècle. « Nous sommes dans des logiques étatiques : il fallait relier Genève à la Suisse, le Pays de Gex, le Chablais et le Faucigny à la France » souligne Claude Barbier. L'entrée de Genève dans la Confédération Helvétique date de 1815, le rattachement de la Savoie à la France de 1860. Les transports doivent donc ancrer les habitants dans la nation en même temps qu'« éloigner les habitants du nord de la Haute-Savoie de la Suisse » écrivent les deux auteurs.

Ceci se lit sur les nombreuses cartes qui parsèment l'ou-



Gabriel Doublet, le vice-président du Grand Genève français (à gauche) et Antonio Hodgers, président du gouvernement genevois (deuxième à partir de la gauche), ont fait la présentation de l'Atlas historique du Grand Genève coécrit par Claude Barbier (troisième à partir de la gauche) et Pierre-François Schwarz (à droite). Photo DR

vvrage. Les deux lignes de chemin de fer créées en France, au pied du Salève et du Jura, longent les frontières genevoises sans jamais les franchir. Côté genevois, une ligne ferroviaire Annemasse-Eaux-Vives finit par être inaugurée le 27 mai 1888.

Manque la liaison ferroviaire directe Annecy-Genève

Mais cette dernière gare, qui ne devait être que provisoire, se transforme aussitôt en cul-de-sac. Preuve en est, elle ne sera reliée à Cornavin et au réseau suisse que le 15 décembre prochain ! Contre ces logiques nationales, il y a bien le réseau de tram qui

se développe en étoile depuis Genève. Au début du XX^e siècle, on peut aller à Gex, Annemasse, Douvaine, voire Collonges. « Mais dès les années 1920, avec la démocratisation de l'automobile, le réseau commence petit à petit à être démantelé » note Claude Barbier. Les dernières lignes transfrontalières ferment dans les années 1960. Jusqu'au 15 décembre prochain qui verra la réouverture de la 17 entre Genève et Annemasse.

C'est donc un ouvrage précieux que signent Claude Barbier et Pierre-François Schwarz, à un moment charnière, mais qui ne résout pas tout. En attendant le tram de Ferney, le Pays de Gex, reste

à l'écart. En matière ferroviaire, l'absence d'un barreau sud qui viendrait se greffer sur la ligne française depuis le secteur de La Praille reste patente. Et surtout, manque la liaison ferroviaire directe de 41 kilomètres le long de l'autoroute Liane entre Genève et Annecy, qui éviterait les gros temps de parcours en Léman Express entre les deux villes. Les auteurs montrent bien les racines historiques de cet oubli, mais ils ont préféré ne pas trop s'attarder sur les raisons plus récentes.

« Ça me prend trop aux tripes » note Claude Barbier. Si cet atlas historique a aussi une ambition encyclopédique en évoquant les routes

romaines ou médiévales, c'est bien cette partie-là qui montre que l'histoire est décidément une matière très vivante. Et qu'elle peut aussi « porter la plume dans la plaie » pour citer Albert Londres...

Sébastien COLSON

À nouveau édité par La Salévienne cet "Aller et venir-Transports et mobilité dans le pays de Genève" a été coécrit par deux franco-suisse : Claude Barbier, historien bien connu pour ses travaux sur la région, ainsi que par Pierre-François Schwarz, architecte-urbaniste à l'État de Genève.

Vendu dans les librairies de la région au prix de 25 euros.