**Zeitschrift:** Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

**Herausgeber:** Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

**Band:** - (2022)

**Heft:** 5

**Artikel:** Ligne Sud Léman : des difficultés d'agir dans un espace métropolitain éclaté

**Autor:** Pflieger, Géraldine

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-1033270

**Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

**Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

**Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF:** 09.07.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch**

# Ligne Sud Léman: des difficultés d'agir dans un espace métropolitain éclaté

**GÉRALDINE PFLIEGER**
Professeure en politiques urbaines et de l'environnement Université de Genève
Maire de Saint-Gingolph

**Lors de la dernière décennie, notre espace lémanique, si fragmenté soit-il au regard de son maillage ferroviaire et des services de mobilité, partage des défis similaires sur le plan de l'aménagement du territoire, que l'on se situe en France ou dans les cantons de Vaud, de Genève ou du Valais: le défi climatique, le défi de l'articulation entre urbanisme et transport, le défi de la réduction rapide de l'artificialisation des sols. Ces défis amènent à considérer la Ligne Sud Léman non pas seulement comme un projet de maillage ferroviaire, mais comme un véritable projet urbain questionnant l'inscription de l'est lémanique dans ce vaste espace transfrontalier.**

En 2001, la publication de l'ouvrage de Stephen Graham et Simon Marvin, *Splintering Urbanism*, remet au centre du débat sur l'urbanisme des réseaux la question des effets structurants de ces réseaux et de leurs impacts en termes de production ou d'amplification des inégalités territoriales. Dans la lignée des travaux de Manuel Castells (1996) sur la ville duale ou des recherches effectuées au LATTS à L'Ecole Nationale des Pont et Chaussées et dans laquelle je me suis inscrite dès le commencement de mon parcours scientifique, les travaux sur le *Splintering Urbanism* nous amènent à interroger la nature profondément fragmentée du phénomène de métropolisation, une fragmentation dont les réseaux sont à la fois des facteurs et des marqueurs. Au cœur même d'espaces métropolitains, il est possible d'identifier des espaces de réseau de qualité supérieure *(premium networked spaces)* et d'autres espaces qui demeurent à la marge et qui peuvent parfois supporter les nuisances des premiers.

C'est dans cette perspective urbanistique que la ligne dite du «Tonkin» m'est immédiatement apparue comme marqueur d'un écart majeur de dotation en infrastructure et de fragmentation de notre espace en voie de métropolisation. Un écart hérité de l'histoire longue de nos territoires, de leurs frontières institutionnelles, de leurs politiques d'infrastructures, de leurs trajectoires de développement économique et urbanistique. En pratique, la question de la réouverture de la Ligne Sud Léman Evian–Saint-Gingolph m'a mobilisée personnellement dès 2005, en tant que membre d'une association de promotion de sa réouverture, puis en tant que conseillère municipale de la Commune de Saint-Gingolph France à partir de 2008, puis comme Maire de cette même commune depuis 2014.

Depuis 2005, la question de la fragmentation de la métropole lémanique reste entière. Bien que d'importants projets tels que le Léman Express aient été inaugurés, générant des effets prometteurs sur le plan des pratiques sociales, de nombreux espaces demeurent à la marge du processus d'intégration métropolitaine et le rejoignent avec lenteur, parmi lesquels les trois Chablais (franco-valdo-valaisan) et plusieurs espaces aux marges du Grand Genève, en France, comme en Suisse.

## D'une ligne internationale au succès éphémère à un maillon essentiel d'un réseau métropolitain

La construction de la ligne entre Evian et Saint-Gingolph est décidée sous le Second Empire, en 1869 et est inaugurée 17 années plus tard en 1886. Elle n'a cependant jamais connu de réel succès dans le marché des grandes lignes internationales. En 1906, une liaison Paris-Milan par Evian est ouverte mais rapidement abandonnée car la ligne nord lémanique s'est imposée. Sans le trafic international, le nombre de voyageurs régionaux reste faible, dans une région qui, d'Evian à Monthey, reste essentiellement rurale et peu dense. Elle va subir dès le milieu des années 1930 la concurrence de l'autocar et elle sera fermée au trafic voyageurs dès 1938. Puis, de 1938 à 1988, deux convois marchandises utiliseront la ligne chaque jour, puis des trains touristiques emprunteront les voies de 1986 à 1998 avant sa fermeture définitive.

Dans la seconde moitié des années 2000, les premières réflexions sur la réouverture de la ligne émergent dans un contexte territorial hérité de forte fragmentation institutionnelle et infrastructurelle. Plusieurs facteurs permettent de comprendre de tels écarts. Alors que la Suisse a lancé dès la fin des années 1990 d'ambitieux investissements sur le développement de l'infrastructure ferroviaire dans une perspective de maillage dense et performant, la France peine à sortir de l'ère des investissements dans le TGV et les liaisons longue distance. Seules les grandes villes sont progressivement l'objet de l'attention particulière des Régions pour promouvoir de nouveaux réseaux express régionaux. Aux confins du territoire rhône-alpin, le genevois français et par-delà l'ensemble du territoire sud-lémanique peine à être perçu dans sa dimension métropolitaine, depuis Paris ou Lyon. Il faut attendre le début des années 2010, dans le sillage du projet de Léman Express, pour qu'une prise de conscience s'opère à tous les échelons institutionnels sur la nécessité de s'insérer dans un réseau de transports publics transfrontalier et de consolider la métropole au plan institutionnel. Par conséquent et pendant plus de trente années, les sentiers de dépendance infrastructurels des deux rives du Léman n'ont cessé de s'écarter. Deuxièmement, et en conséquence, cette dépendance au sentier parcouru s'est traduite dans des écarts considérables en termes de pratiques de mobilité et des parts modales des déplacements quotidiens. La logique d'offre, ou plutôt d'absence d'offre, s'est trouvée amplifiée par un accroissement de la dépendance à l'automobile, faute d'alternative. C'est le cas de Saint-Gingolph où près des deux-tiers des 4000 pendulaires qui passent chaque matin la douane n'ont simplement

[ILL.1]

[ILL.1] Photo-montage de la projection de la ligne à la gare de Saint-Gingolph, Haute-Savoie / Fotomontage des Bahnhofs Saint-Gingolph (Haute Savoie) an der geplanten Linie / Fotomontaggio che rappresenta la linea ferroviaria alla stazione di Saint-Gingolph, Alta Savoia (Source: Association RER Sud Léman)

et à ce jour aucune alternative à l'usage de la voiture. Le troisième facteur concerne le développement économique de la région et l'explosion de l'emploi transfrontalier amenant à une croissance rapide de la production de logement, de la demande en mobilité et de l'économie résidentielle en France. Un développement accéléré qui a également fragilisé l'économie productive côté France et soutenu un processus de croissance démographique, de gentrification et de création de rente sans précédent. Le quatrième facteur est quant à lui institutionnel car la réduction de la fragmentation ne peut s'opérer que sur le temps long, du fait de l'immense diversité des acteurs concernés, pris dans le millefeuille institutionnel des deux pays et dans le travail de traduction nécessaire à la conception d'un projet transfrontalier.

C'est dans ce contexte que la réouverture de la ligne est travaillée depuis le début des années 2010. Le projet désormais partagé est de rouvrir les 17 kilomètres de ligne entre Evian et Saint-Gingolph au trafic voyageur régional, à la charnière entre le Léman Express qui donne terminus à Evian grâce à la ligne 1 Coppet-Evian et la ligne Brigue-Saint-Gingolph du RER Valais. Á terme, les 17 km deviendraient un maillon enchâssé dans un axe de transport voyageurs allant de l'ouest du canton de Vaud à l'extrémité est du canton du Valais, en desservant le canton de Genève et l'entier de la rive sud-lémanique à des fréquences compétitives de l'ordre de deux trains par heure. Les études d'avant-projet sont actuellement en cours et permettent d'entrevoir des scénarios très favorables d'interconnexion en termes de temps de trajet, pour un coût estimé et actualisé d'environ 270 millions d'euros. Les études sont portées conjointement par la Région Auvergne-Rhône-Alpes et le Canton du Valais, sous le regard de l'Etat français et de la Confédération suisse. Le comité de pilotage franco-suisse est présidé par le Conseiller régional et Sénateur haut-savoyard Cyril Pellevat, aux côtés du Conseiller d'Etat valaisan Franz Ruppen. L'aboutissement d'une telle étape, avec un comité de pilotage politique en fonction depuis 2017 et des études d'avant-projet en voie d'achèvement, représente d'ores et déjà une avancée majeure au regard du haut degré de fragmentation institutionnelle. Plus encore, le projet est désormais inclus dans l'ensemble des documents de planification et de coordination illustrant un fort degré de convergence au plan des politiques de mobilité. La coordination internationale connaît à l'heure actuelle de nouveaux moments charnières avec le tour de table financier en cours de négociation et qui doit permettre d'aboutir dans les prochains mois à un accord cadre de financement entre les différentes autorités. À l'échelle temporelle des défis territoriaux et environnementaux, des dynamiques démographiques et de l'urgence climatique, ces huit années de conception et réalisation pourraient paraître bien loin des réalités et des besoins du territoire. Elles offrent néanmoins une véritable opportunité et le temps nécessaire pour faire de la réouverture de cet axe un levier pour réorienter l'urbanisation et l'inscrire dans une dynamique métropolitaine cohérente et compatible avec nos défis environnementaux.

**D'un axe ferroviaire à un projet de territoire d'échelle métropolitaine**

Le projet de la Ligne Sud Léman bénéficie d'un très fort potentiel au plan de la planification urbaine. Il s'inscrit dans une planification multimodale aboutie. La plateforme existante a été sanctuarisée et les Communes riveraines de la ligne ont conjointement décidé de porter un projet de voie verte parallèle à la voie afin de permettre de promouvoir le développement simultané du vélo et du chemin de fer. En parallèle, à l'est d'Evian la Gare de Lugrin deviendra un véritable pôle de rabattement du réseau de bus périurbain et possiblement interconnecté avec une nouvelle gare lacustre.

Au plan du développement urbain, le projet est désormais articulé à d'ambitieux projets d'aménagement autour des gares. Cette portion du Lac Léman est clairement marquée par une topographie unique où les montagnes tombent dans le lac, cela offre un potentiel extraordinaire en termes d'ouverture sur le grand paysage et également d'inscription des développements urbains dans ces paysages majestueux. À Neuvecelle, tout près d'Evian, le secteur de la nouvelle halte de Grande Rive a fait l'objet d'une intervention foncière de la Commune pour y développer un quartier entre le lac et la voie ferrée. À Lugrin, en plus du pôle multimodal, c'est tout un quartier qui est en cours de programmation autour des emprises ferroviaires et qui reliera les deux polarités de la commune, le bord du lac et le centre-bourg. À Meillerie, c'est un nouveau quartier de logements collectifs qui est pensé sur les délaissés de l'ancienne emprise de la SNCF et qui viendra compléter le potentiel de revitalisation de ce magnifique bourg historique, bâti par les carriers et les pêcheurs. À Saint-Gingolph, c'est le maillage piéton complet avec la gare existante et le développement de deux quartiers d'habitats semi-collectifs en plus de la revitalisation du centre-bourg. Tous ces projets ne consomment que peu ou pas de surfaces naturelles ou agricoles en extension et proposent des typologies denses, articulant le train et le quartier par les modes actifs. De plus, ils portent une attention particulière à l'insertion paysagère. La vision d'ensemble est celle d'une urbanisation relativement compacte et en chapelet autour des pôles gares et du réseau de villages ainsi formé, interconnectés entre eux et à l'ensemble métropolitain par le train, le vélo et le bateau. Tous nécessitent une véritable anticipation. Le défi urbanistique posé par l'arrivée du train reste celui de l'emboîtement multiscalaire entre des espaces d'échelle locale et régionale, aux métriques et aux vitesses différentes, ceux de la vie de proximité et ceux de la relation pendulaire, ceux des villages et ceux de la grande métropole polycentrique.

**RÉFÉRENCES**


Castells, Manuel (1996). *The Information Age: Economy, Society, and Culture.* Oxford, England, et Cambridge, Massachussets: Blackwell. Volume I. The Rise of the Network Society (1996, 2e édition 2000a).

Graham, Stephen et Marvin, Simon (2001). *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition.* London: Routledge.



**ZUSAMMENFASSUNG**

## Linie Sud Léman: enge Handlungsspielräume in einem zersplitterten Metropolitanraum

Die mögliche Wiedereröffnung der Bahnlinie Sud Léman zwischen Evian und Saint Gingolph, auch «Tonkin-Linie» genannt, wirft ein Licht auf die fragmentierte Natur des Phänomens Metropolisierung. Obwohl wichtige Projekte wie der Léman Express eingeweiht werden konnten, gibt es Gebiete, darunter die französischen Grenzgemeinden, die am Rand des Prozesses der Integration in die Metropolregion verbleiben. So auch die drei Chablais (Frankreich/Waadtland/Wallis) und mehrere Gebiete am äusseren Rand des Grossraums Genf, sowohl in Frankreich als auch in der Schweiz. Trotz der Fragmentiertheit des Schienennetzes und der Mobilitätsdienstleistungen sind die raumplanerischen Herausforderungen im Genferseeraum – in Frankreich und in den Schweizer Kantonen – überall ähnlich: der Klimawandel, die Koordinierung von Raumplanung und Verkehr, eine rasche Reduktion des Bodenverbrauchs. Angesichts dieser Herausforderungen handelt es sich bei der Linie Sud Léman nicht einfach um ein Schienennetz-Projekt, sondern vielmehr um ein echtes städtebauliches Vorhaben. Die potenzielle Wiedereröffnung dieser Linie wirft auch Fragen nach der Verzahnung der von je unterschiedlichen Geschwindigkeiten geprägten lokalen und regionalen Räume auf, der Räume der nahen Umgebung und der Pendlerverbindungen, der Dörfer und der grossen, polyzentrischen Metropole.



**RIASSUNTO**

## Linea della riva sud del Lemano: le difficoltà di operare in uno spazio metropolitano frantumato

La riapertura della linea ferroviaria della riva sud del Lemano tra Evian e Saint Gingolph, nota come «ligne du Tonkin», pone in rilievo la frammentarietà del fenomeno della metropolizzazione. Sebbene siano stati inaugurati importanti progetti, per esempio il Léman Express, ci sono spazi, come i Comuni transfrontalieri francesi, le tre zone del Chablais (francese, vodese e vallesano) e diverse aree periferiche della Grande Ginevra, tanto sul versante francese quanto su quello svizzero, che restano ai margini del processo d'integrazione metropolitana. Nonostante la frammentazione del reticolo ferroviario e dei servizi di mobilità che la caratterizza, tutta l'area lemanica, sia in Francia che in Svizzera, è confrontata con questioni di pianificazione territoriale simili: la crisi climatica, il coordinamento tra sviluppo urbano e trasporti, il consumo eccessivo di suolo. Tenuto conto di queste sfide, quello della linea della riva sud del Lemano è da considerarsi un progetto di sviluppo non solo ferroviario ma urbano. In vista della possibile riapertura della linea, occorre interrogarsi anche sull'assemblaggio multiscalare di spazi locali e regionali caratterizzati da misure e velocità diverse: gli spazi della vita di prossimità e quelli del pendolarismo, quelli dei villaggi e quelli della grande metropoli policentrica.