Zeitschrift: Revue suisse : la revue des Suisses de l'étranger
Herausgeber: Organisation des Suisses de l'étranger
Band: 44 (2017)
Heft: 5

Artikel: Bâle et Genève: thèse et antithèse de la mobilité transfrontalière
Autor: Herzog, Stéphane
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-912367

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: 11.12.2025

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

Bâle et Genève: thèse et antithèse de la mobilité transfrontalière

Le canton du bout du lac fait face à une situation d'engorgement, avec une lueur d'espoir, le train CEVA. Bâle connaît les bouchons, mais son système de mobilité trinational est moderne.

STÉPHANE HERZOG

«C'est un miracle que les routes entre la France et le canton se rejoignent.» Ainsi va une blague entendue à Genève au sujet de la cohérence urbanistique entre ces deux frontières. Par comparaison, la région de Bâle, autre espace parcouru par des dizaines de milliers de frontaliers, «est souvent citée comme une réussite en matière de coopération transfrontalière, tant au niveau politique qu'au niveau de la gestion de la mobilité», résume le géographe Yann Dubois dans son travail de doctorat à l'EPFL. Et de souligner l'existence sur ce territoire d'un RER, de trams et de bus à l'échelle transfrontalière.

Situé à cheval sur deux départements français et les cantons de Vaud et Genève, le Grand Genève donne parfois l'impression de s'être développé en ignorant son statut de région. Cet espace économique de près d'un million d'habitants souffre d'un trafic automobile intense et d'un taux de vacance de logements au centre proche de zéro (0,45 % à Genève). «Plus de 90 % de la construction au niveau de l'agglomération franco-valdo-genevoise se fait en France où il est plus facile de bâtir. Dans le canton de Genève, la ville de Genève concentre 42 % de la population, mais attire 54 % des emplois», indiquait en 2012 le géographe français Jean-Baptiste Delaugerre. En 2017, plusieurs responsables politiques français ont critiqué le nouveau Plan directeur cantonal, accusant Genève de ne pas assumer ses responsabilités. En 2015, un record de 2000 logements a été atteint, pour une moyenne de 1500 en 10 ans, alors que les Français estiment les besoins à environ 3500 unités annuelles.

Les services attirent les frontaliers

À Bâle et Genève, l'industrie, mais surtout les services, attirent un nombre record de frontaliers: 60 000 permis G dans le premier cas, 86 000 dans le deuxième, dernier chiffre auquel il faut ajouter envi-

Beaucoup de frontaliers passent la frontière à Bâle avec la voiture. Photo Keystone

ron 20 000 frontaliers suisses et 8000 fonctionnaires internationaux. Au bout du lac, ce sont près de 30 % des emplois qui sont occupés par des frontaliers. La classe moyenne déménage en France pour trouver des logements à des prix accessibles. Cet exode se développe dans un canton qui a voulu conserver sa campagne et ses villas en zone périurbaine, et qui ne bâtit pas assez pour accueillir les emplois qui s'y créent (+ 20 % entre 2000 et 2015).

Or les infrastructures françaises de transport – et de Genève même – ont subi à une époque un véritable démantèlement. Entre 1969 et 1995, Genève a fonctionné avec un seul tram. De son côté, «Bâle est souvent considérée comme un modèle en matière de transports publics», écrit Yves Dubois. «Elle l'est pour son réseau dense, pour ses liaisons transfrontalières, mais aussi pour son rôle de pionnier en matière d'intégration des différents réseaux.»

À Genève, le tram a vu son réseau croître sensiblement au tournant de la première décennie des années 2000, mais l'élan a faibli. La (re)construction de lignes vers les villes d'Annemasse et de Saint-Julien est attendue pour 2021 et 2023. En outre, les Transports publics genevois (TPG) ont vu leur offre réduite par l'État suite à une série de votations en faveur de transports moins chers. Leur vitesse commerciale ? Elle était de 16,5 km/h en 2016 (+0,09 km/h), contre est 19,7 km/h à Bâle. Or la loi prescrit une vitesse d'au moins 18 km/h sur les lignes principales.

La région genevoise développe tout de même ses transports publics. Les TPG proposent 13 lignes transfrontalières, couvrant 66 kilomètres sur le territoire français. En 2016, ce sont 5,5 millions de voyages qui ont eu lieu sur les parcours français de ces bus. À Bâle, les deux lignes transfrontalières du BVB (Bâle-Ville), le tram 8 (1,5 million de passagers en 2016) et le bus 38, cumulent 8 km de parcours sur le sol allemand.

L'espoir de la région repose dans un train: le CEVA. Cette ligne de 16 kilomètres devrait entrer en service en 2019, reliant la ville d'Annemasse (F) à la gare de Cornavin. Elle desservira notamment le quartier de Champel, situé à proximité de l'Hôpital cantonal, où deux tiers du personnel infirmier est français. Le CEVA offrira une alternative aux frontaliers, qui sont plus de 80 % à utiliser la voiture pour venir au travail. Son lancement inaugurera un nouveau réseau, doté de véritables gares. Entre 4 et 5 millions de voyageurs passeront par Annemasse, a promis dans la presse le conseiller régional français Christian Dupessey.

Présidente de l'Association transports et environnement Genève (ATE), et conseillère nationale verte, Lisa Mazzone se réjouit de l'arrivée du CEVA, mais craint que celle-ci ne s'effectue dans un contexte qui ne favorise pas suffisamment les transports publics. Elle regrette «un manque de volonté politique du Conseil d'État dans un canton où la tradition de la voiture est entretenue et dont l'emblème est le pont du Mont-Blanc, qui est presque une autoroute en plein centre». Elle décrit une Bâle plus volontaire. «Des choix y ont été faits. Le système fonctionne et les gens en sont contents», dit-elle.

Bâle connaît aussi des ratés

La ville-canton alémanique peut vanter ses zones piétonnes, quasi inexistantes à Genève. Mais tout n'est pas rose pour autant. Ingénieur chimiste installé à Village-Neuf (F), Jérôme Giovannoni travaille sur le campus de Novartis. Il pointe un trafic «dense en ville et sur l'autoroute, notamment à cause des poids lourds en transit et décrit des trains très fiables du côté suisse, et moins du côté français, à cause des grèves et des retards». Ce frontalier juge le tram très pratique pour se déplacer dans la région, le problème principal étant de pouvoir garer sa voiture près de la frontière. «Cela changera lors de la mise en service de la ligne 3 du tram qui reliera Saint-Louis (F) à Bâle avec un Park and Ride près de la gare», se réjouit-il.

L'ATE bâloise juge le réseau transfrontalier encore «insuffisant». Sa porte-parole, Stephanie Fuchs, regrette entre autres l'absence d'un tarif trinational et l'impossibilité de faire valoir un abonnement général des CFF hors de la Suisse. Elle relève aussi une mauvaise lisibilité des informations sur la validité internationale des tickets. L'association pointe en outre un changement forcé à Bâle pour le S-Bahn qui relie Rheinfelden (S) à Mulhouse (F) et une mauvaise connexion entre les deux gares de Bâle. L'ATE se réjouit en revanche de la mise en circulation de la nouvelle ligne de tram 3 et des bonnes cadences des lignes de bus et du train.

L'agglomération bâloise souffre pourtant d'une surcharge de trafic automobile, note le géographe Yann Dubois. La voiture est utilisée quotidiennement par 42 % des habitants de la région, selon son étude. À Bâle, la part des conducteurs quotidiens s'élève à 11 %, contre 80 % dans le secteur français périurbain. Le chercheur montre que la forte incitation bâloise à utiliser les transports en commun est peu appréciée par les pendulaires. Côté suisse, «le recours à la voiture de manière exclusive est quasi nul, tant les transports publics ont une place importante dans la vie des Bâlois».

À Genève, canton dont la Constitution consacre l'égalité des transports, 180 000 entrées motorisées ont lieu chaque jour aux frontières. Une loi récente prévoit des zones prioritaires pour les transports publics, mais le Conseil d'État «choisit de fluidifier le trafic motorisé avec des ondes vertes, ce qui signifie encore plus de voitures», estime la Verte Lisa Mazzone. Le canton a aussi décidé d'ouvrir les voies de bus aux deux-roues motorisés. Le projet a été bloqué par un recours de la Ville de Genève «pour protéger ses habitants de la pollution de l'air et du bruit.»