Zeitschrift: Panorama suizo : revista para los Suizos en el extranjero
Herausgeber: Organización de los Suizos en el extranjero
Band: 46 (2019)
Heft: 5

Artikel: El Léman Express : movilidad más allá de las fronteras
Autor: Herzog, Stéphane
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-908308

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: 01.08.2025

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

El *Léman Express*: movilidad más allá de las fronteras

A partir del 15 de diciembre, la región de Ginebra dispondrá de una red ferroviaria de alta velocidad. El Léman Express conectará Ginebra con varias ciudades suizas y francesas, permitiendo una disminución del 12 % del tráfico por carretera: toda una revolución.

STÉPHANE HERZOG

Si bien Ginebra es una ciudad internacional que crea numerosos puestos de trabajo, permanece hasta la fecha relativamente incomunicada, sin preocuparse mucho por sus zonas limítrofes: el Cantón de Vaud y Francia. Tanto es así que en 2014, alentados por el partido populista MCG [Movimiento de los Ciudadadanos Ginebrinos], los ginebrinos se negaron a participar en la financiación de estacionamientos en la periferia francesa, lo que habría permitido a Ginebra aliviar un poco su tráfico por carretera. Hoy por hoy, la ciudad registra 630 000 cruces diarios en la frontera.

Un tren del *Léman Express* llega a la nueva estación de Lancy Pont-Rouge, una de las tres nuevas paradas de la red RER.
Foto Keystone

La puesta en servicio del *Léman Express*, prevista para el 15 de diciembre, pondrá punto final a esta esquizofrenia. A través de la red *Réseau Express Régional* (RER), Ginebra se conectará al resto de su aglomeración urbana, que cuenta con un millón de personas. Los habitantes de la ciudad podrán ir de compras a la vecina Francia en tan sólo 15 minutos. Los trabajadores fronterizos afincados en Alta Saboya llegarán desde Annecy, Thonon o Saint-Gervais directamente en tren hasta el corazón de la urbe, donde surgirán dos nuevas estaciones centrales: una en Lancy Pont-Rouge, otra en Eaux-Vives. Cada una estará rodeada de un nuevo barrio y acogerá infraestructuras públicas y empresas. Además, se inaugurarán tres nuevas paradas.

Habrá que defender el espacio recuperado

¿Cuál es el objetivo de esta gigantesca operación con un coste de 1,6 mil millones de francos? Reducir el tráfico automovilístico en una ciudad donde un 42 % de los habitantes ya vive sin automóvil. La puesta en servicio del *Léman Express* permitirá una reducción del 12 % del tráfico, un porcentaje enorme. De hecho, la caída del 7 % del tráfico que se registra cada verano en Ginebra ya libera sensiblemente el espacio público. Para que esta recuperación de "espacios vacíos" se mantenga, el cantón deberá acompañar este movimiento de medidas de restricción al tráfico, a fin de impedir que la fluidez vial recuperada vuelva a congestionarse con nuevos vehículos, "como ocurrió después de la inauguración de la red RER en Zúrich", recuerda Vincent Kaufmann, Profesor en la Escuela Politécnica Federal de Lausana (EPFL), especialista en análisis de la movilidad. Asimismo, el cantón deberá responder a las demandas ciudadanas en materia de zonas peatonales y movilidad lenta.

¿Se atreverá el cantón a restringir el acceso de los autos a Ginebra? Una nueva ley sobre movilidad prevé dar prioridad a los transportes públicos en las áreas más céntricas, así como en los centros urbanos secundarios. Esta ley es una solución de compromiso, puesto que Ginebra estableció en su Constitución cantonal el principio de la complementariedad de los transportes públicos y privados. De acuerdo con este principio, el cantón tiene también la obligación de compensar cualquier supresión de los espacios de estacionamiento. Sin embargo, este sistema ha generado un caos en ciertos lugares céntricos de la ciudad, como en Cornavin o en la Plaza Bel Air.

Presionar a los trabajadores pendulares para que dejen sus carros en el garaje

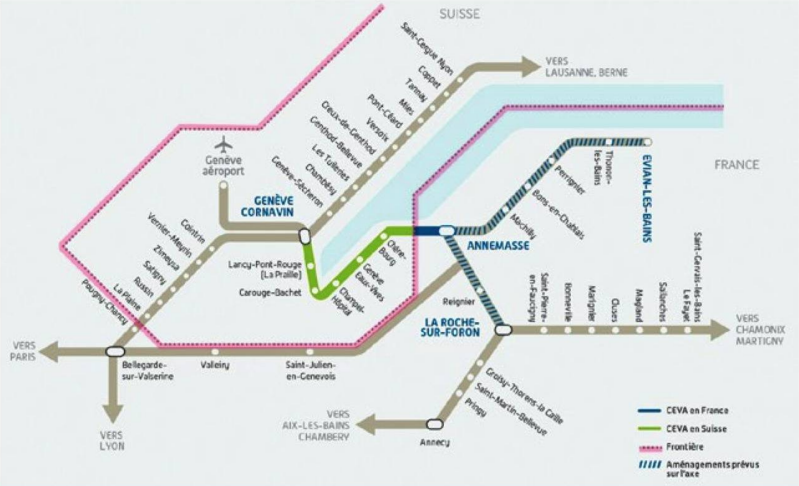
Otro tema candente del cantón de Ginebra es la lucha contra el estacionamiento de automóviles. Actualmente, sólo entre el 40 y el 50 % de los usuarios pagan por sus espacios de estacionamiento. Algunos trabajadores pendulares optan por estacionarse en lugares prohibidos, lo que se castiga con multas de 40 francos, consideradas "económicas". El cantón promete apretar las tuercas. En su punto de mira se encuentran también los estacionamientos gratuitos que ofrecen las empresas. Podrían convertirse en nuevas fuentes de ingresos y ser gravados con impuestos. En una ciudad con escasas zonas peatonales, la llegada del *Léman Express* debería ir acompañada "de varios proyectos municipales dirigidos a convertir las calles y las plazas del centro en espacios peatonales o con prioridad para viandantes", señala Yann Geril-Margueron, responsable de información y comunicación en la Oficina Cantonal de Transportes.

"Se trata de una oportunidad de ensueño, pues con una caída del 15 % estos ordenamientos territoriales serían indoloros", indica Vincent Kaufmann. Para este experto, el contexto político y social es favorable a los cambios. "El PDC ha variado su opinión sobre estas cuestiones, lo cual altera los equilibrios políticos. También hay que tener en cuenta la ola verde y los temores relacionados con el clima." Históricamente, la cuestión de la movilidad siempre ha sido un asunto de fuerte división entre la izquierda y la derecha.

En su día, Ginebra optó por el auto

Ginebra viene de un largo período de aislamiento. Antes de 1914, la región disponía de una red ferroviaria con una extensión de 125 kilómetros entre Suiza y Francia. "El proyecto del CEVA [línea que conecta Annemasse con Ginebra, n.d.l.r.] necesitó un siglo para hacerse realidad, principalmente por las dos guerras que provocaron el cierre de las fronteras. Después de 1945, Ginebra optó por el auto", asevera el parlamentario demócrata-cristiano Guy Mettan. Este ex periodista se movilizó a favor de la realización de este último eslabón entre los dos países, previsto en un convenio firmado en 1912. "El retraso ha sido grande, pero se ha subsanado de manera bastante rápida si tenemos en cuenta la envergadura gigantesca de este proyecto", comenta el ex Presidente de Alprail, asociación que apoyó el CEVA.

Los que han visitado los túneles y las estaciones en construcción hacen partícipes a los demás de su asombro ante las dimensiones de la obra. "Las estaciones de Lancy Pont-Rouge y Eaux-Vives tienen andenes de 320 metros de largo y trazas de doble vía; las estaciones son enormes, ¡es gigantesco!", afirma Vincent Kaufmann.



45 estaciones y un tren cada diez minutos

El *Léman Express* se extenderá sobre 230 kilómetros y realizará paradas en 45 estaciones, tanto en Francia como en Suiza. Operará con 40 trenes. Entre semana, saldrá un tren cada diez minutos en ambas direcciones. Con sus seis líneas, esta RER dará servicio a 50 000 pasajeros diarios. Enlazará los puntos neurálgicos de la ciudad y del cantón: la estación de Cornavin, el aeropuerto Cointrin, el Hospital Cantonal. Conectará las dos riberas de la ciudad. La red también podrá utilizarse para desplazamientos más allá de la región. Por ejemplo, se podrá ir a Lausana o Martigny desde Eaux-Vives o Pont-Rouge gracias a los trenes del Regio Express. (SH)

Fallos por el lado francés

"Para esta ciudad-cantón, sin verdadero territorio, existía una dificultad psicológica para cambiar de escala. Con la red RER trascenderemos las fronteras cantonales", apunta Guy Mettan. Sin embargo, expertos en movilidad señalan los puntos débiles que podrían hacer descarrilar el sistema. Maquinistas suizos y franceses conducirán el *Léman Express* con trenes suizos (Stadler) y franceses (Alstom). Esta mezcla de estilos es una posible fuente de problemas. Ciertos retrasos en la ejecución de las obras de aparcamientos periféricos en Francia podrían frenar el uso del ferrocarril de los trabajadores pendulares. Además, la red ferroviaria de la SNCF estaría vieja y poco adaptada a la RER. "En algunos lugares no existen líneas de doble vía y las agujas se manejan manualmente. Si algo llegara a salir mal, esto podría provocar retrasos en toda la red", advierte Vincent Kaufmann. Como ejemplo fallido, el especialista cita la RER de Basilea, en la que es necesario cambiar de tren para pasar de un país a otro.