

LE TEMPS

opinion Vendredi 6 novembre 2009

150 ans de blocages ferroviaires ont coupé Genève de la Savoie

Par Gérard Duc et Olivier Perroux,

Gérard Duc et Olivier Perroux, respectivement historien indépendant et adjoint scientifique à la Maison de l'histoire de l'Université de Genève, racontent comment le canton a accumulé les ratages

Lors des élections cantonales genevoises d'octobre, la progression du Mouvement Citoyens genevois (MCG), dont le programme politique se résume à la lutte contre «l'invasion des frontaliers», témoigne d'une évidence: dans l'esprit de nombre de Genevois, la conscience d'appartenance à une région dépassant les frontières politiques du canton n'existe pas. Dans le sillage de cette percée électorale, la remise en question du projet de RER transfrontalier (projet CEVA) par ces mêmes forces populistes obéit à une logique implacable de maintien de la frontière mentale entre des populations formant historiquement une communauté de destin.

L'établissement d'un système d'échange des biens et des personnes, notamment par le projet CEVA, participe pleinement à l'intégration d'une région et à son dynamisme économique et social. Genève, carrefour commercial européen pendant de nombreux siècles, a construit sa prospérité dès le Moyen Age grâce à une voie de communication Nord-Sud d'importance continentale qui la traverse et aux flux de populations qui l'ont empruntée. Pour des époques plus récentes, l'histoire des transports regorge d'exemples de régions qui ont prospéré grâce à l'établissement d'un réseau de transports publics. L'histoire des transports permet également de mieux saisir le ressentiment à l'égard des frontaliers, qui ressurgit périodiquement.

L'histoire ferroviaire du canton de Genève est avant tout l'illustration d'un monumental ratage. C'est l'illustration d'une ville, Genève, qui ne cesse de tourner le dos à son arrière-pays savoyard naturel. Pourtant, le système préindustriel en vigueur dans la région au XVIIIe siècle fait prospérer l'industrie genevoise, notamment textile, par l'activité développée tout au long de l'Arve et dans le bassin du Genevois. L'avènement du chemin de fer coupe subitement Genève de son arrière-pays. Si des transports publics bien pensés sont susceptibles de renforcer le lien entre des populations économiquement interdépendantes, dans le cas franco-genevois, ils ont été un élément de désagrégation du lien transfrontalier, par leur planification ne tenant aucun compte des habitudes de mobilité des habitants.

Au début des années 1840, les premiers projets ferroviaires fleurissent dans la région. Genève, ancien chef-lieu du département du Léman, demeure, durant la première moitié du XIXe siècle, le centre d'un important réseau de transport en étoile. Les messageries sardes et les omnibus relient en quelques heures Annecy et d'autres localités savoyardes. Dans les esprits, l'ère des chemins de fer qui s'ouvre alors ne doit guère empêcher Genève de devenir le centre du réseau ferré régional.

La première démarche visant à établir une voie ferrée entre Chambéry, Annecy et Genève date de 1842. Elle s'inscrit dans le prolongement de la ligne prévue par le Mont-Cenis qui doit lier Turin à la Savoie. Ce projet emprunte à peu de chose près le tracé de l'antique voie commerciale qui a fait la prospérité de Genève pendant des siècles. Tout va pourtant brusquement se compliquer.

Le rattachement, en 1860, de la totalité de la Savoie à la France éloigne Genève de son arrière-pays et provoque l'abandon définitif de la liaison Annecy - Genève. La ligne du Mont-Cenis aboutit à Culoz et, pour des raisons de centralisation, le gouvernement impérial impose une ligne ferrée qui contourne le canton au pied du Salève, se connectant ensuite à la grande ligne Paris - Marseille. Genève n'est relié à son arrière-pays naturel qu'en 1888 par un tronçon qui, partant d'Annemasse, aboutit dans un cul-de-sac aux Eaux-Vives. En raison, déjà, de l'incapacité des Genevois à élaborer un projet d'envergure régionale, il n'est alors pas possible de faire aboutir le chemin de fer d'Annemasse, propriété des Genevois, à la gare existante de Cornavin, en possession du PLM, plus grande compagnie ferroviaire française exploitant notamment la ligne de Lyon à Genève.

Invention unanimement louée pour sa capacité à relier les peuples, les chemins de fer contribuent paradoxalement, dans la région franco-genevoise, à séparer deux populations qui avaient, jusqu'alors, partagé une destinée commune malgré les nombreuses frontières politiques érigées dans le bassin du Genevois.

Avant l'avènement de la voiture, les mouvements pendulaires qui croissent rapidement dans la région dès la seconde moitié du XIXe siècle se font exclusivement en train ou en tramway. Or, dès ces années, c'est Annemasse qui devient le centre ferroviaire de la région pourtant économiquement dominée par Genève. Une voie royale pour le développement ultérieur du transport motorisé individuel, qui aboutit de nos jours, à l'une des plus fortes concentrations d'automobiles par habitant au monde.

A la fin du XIXe siècle, la région rate une seconde fois son intégration ferroviaire. En 1895, le percement du Simplon sur la ligne Paris - Milan est décidé. Les Genevois proposent que la ligne emprunte la Faucille, puis le sud du Léman en direction soit du Valais et du Simplon, soit du Mont-Blanc alors à l'étude. La liaison des gares de Cornavin et des Eaux-Vives serait ainsi réalisée et l'agglomération principale de la région regagnerait sa position au centre d'un réseau de transport en étoile.

Point noir cependant, un chemin de fer par la Faucille nécessite le percement de trois tunnels, dont l'un de plus de 15 kilomètres. Comme voie d'accès au Simplon, le projet genevois ne peut que difficilement concurrencer la solution via Vallorbe et Lausanne, qui devient l'axe prioritaire en 1909. L'utilité de la Faucille ainsi que de la liaison entre Cornavin et les Eaux-Vives est pourtant reconnue. Les années suivantes, le réseau ferré se développe, hormis dans la région genevoise: en 1913, les premiers convois franchissent le tunnel du Lötschberg en direction du Simplon et de l'Italie; en 1915, le tunnel du Mont-d'Or, sur la ligne de Vallorbe, est mis en service. La Faucille ne se fera jamais.

Genève décidera-t-elle enfin de clore cette parenthèse de non-développement? Il ne fait aucun doute qu'un refus du CEVA prolongerait pour longtemps encore cette curieuse période de l'histoire qui voit une agglomération de premier ordre hypothéquer son propre développement en tournant le dos à la région dont elle constitue le centre naturel et historique.

LE TEMPS © 2009 Le Temps SA