

## Haut-Bugey

# Des trains pourraient circuler vers Genève à l'horizon 2032

Plusieurs élus du Haut-Bugey militent pour la venue des trains du Léman Express (Lex) sur la ligne des Carpatas, entre Valserhône et Nurieux-Volognat. L'association Lex 2050 a diligenté une étude de faisabilité. Son président, Alain Mayaud, vient d'en dévoiler les résultats.

Sept mairies du Haut-Bugey ont contribué à financer une étude sur le prolongement du Léman Express, de Valserhône vers Nurieux-Volognat. L'association Lex 2050, présidée par le Suisse Alain Mayaud, a fait travailler Citec, un bureau genevois d'ingénieurs-conseils, et la société Artelia sur le sujet. Les résultats ont été dévoilés ce mardi 30 septembre, à Valserhône, en présence de nombreux élus français et suisses.

## Des gares à reconstruire

La ligne du Haut-Bugey s'étend sur 65 kilomètres à travers le massif du Jura. Elle relie Bourgen-Bresse à Valserhône via Nantua. La ligne des Carpatas désigne le tronçon qui va de Nurieux à Valserhône, sur une trentaine de kilomètres, avec une voie unique. Celui-ci est emprunté actuellement par le TGV Lyria qui relie Genève à Paris. Seul un TGV circule toutes les deux heures, soit 17 trains quotidiens.

« Il existe donc un potentiel de report modal extrêmement im-



Le Léman Express permettrait de relier Nurieux-Volognat à Genève en une heure.

Photo Julien Champclos

portant, souligne Alain Mayaud. Le but était de mettre en évidence le potentiel, mais aussi les risques et les difficultés en termes d'infrastructure. »

## Un cadencement toutes les heures ?

Sur cette voie simple, les trains ne peuvent pas se croiser partout faute de points dédiés en nombre suffisant. « Il fallait donc identifier les points existants, ceux à créer. Et surtout, il n'y a plus aucune gare, hormis celles de Brion-Montréal-la-Cluse et de Nurieux-Volognat. Toutes les autres seraient à reconstruire. »

Le bureau d'études Citec a évalué la faisabilité d'insertions de

sillons entre Valserhône et Nurieux, avec la desserte de nouveaux arrêts intermédiaires, avant de chiffrer les aménagements nécessaires pour réaliser cette nouvelle offre, avec le concours de la société Artelia. Trois options ont été étudiées, dont un cadencement à l'heure de façon systématique, et un autre toutes les deux heures. Deux infrastructures pour les croisements existent déjà, à Châtillon-en-Michaille et à Charix-Lalleyriat. Une nouvelle devrait être construite à Saint-Germain-de-Joux ou aux Neyrolles, selon l'option retenue. Le futur train desservirait sur sa route six gares, à Châtillon, Saint-Germain-de-Joux, Charix-Lalleyriat, aux Neyrolles, à Nan-

tua et Brion-Montréal-la-Cluse.

## Autour des 20 millions d'euros d'investissement

Le temps de parcours entre Nurieux et Valserhône serait compris entre 34 minutes et 38 minutes. Il faudrait entre 1 heure et 1h10 pour rejoindre le centre de Genève, contre 1h40 en voiture. Pour une mise en service à l'horizon 2032.

Les infrastructures à prévoir nécessiteraient un investissement de 18,6 millions d'euros, principalement pour créer des quais, des voies de dépassement, rouvrir des gares. Bien loin des 400 millions d'euros avancés par la Région Aura en 2024.

● Julien Champclos

Si vous avez raté le début



Alain Mayaud préside l'association Lex 2050.

Photo Julien Champclos

En octobre 2022, huit élu(e)s du Haut-Bugey avaient interpellé Clément Beaune, alors ministre des Transports. Un an plus tard, ce dernier annonçait que l'État était prêt à apporter sa part de financement à une étude d'exploitation, concernant le double prolongement de l'actuelle ligne 6 du Léman Express (Lex) depuis Valserhône vers Culoz, au sud, et Nurieux, à l'ouest.

En 2024, lors d'un comité technique, la Région Auvergne-Rhône-Alpes (Aura) annonçait un budget total de 420 millions d'euros, dont 400 millions rien que pour la ligne du Haut-Bugey. Pour Alain Mayaud, président de l'association Lex 2050, « ces coûts semblent démesurés ». D'où son choix de faire appel à Citec, un bureau genevois d'ingénieurs-conseils, pour réaliser une étude de faisabilité à 18 600 €. Une somme financée par douze communes françaises, dont sept situées sur la ligne des Carpatas (\*), mais aussi par des dons de particuliers, de fondations.

(\*) Brion, Le Poizat-Lalleyriat, Nantua, Nurieux-Volognat, Les Neyrolles, Saint-Germain-de-Joux, Valserhône.

## Le premier RER transfrontalier d'Europe

Mis en service en décembre 2019, le Léman Express (Lex) constitue le premier Réseau express régional (RER) transfrontalier d'Europe. Avec ses six lignes (sept à partir de décembre prochain), il dessert quotidiennement 45 gares sur 230 kilomètres de voies. Le Lex circule dans deux pays, couvrant les cantons de Genève et de Vaud, côté suisse; les départements de la Haute-Savoie et de l'Ain, côté France.

## Pas uniquement « un aspirateur à frontaliers »

« Un million d'habitants sont connectés à proximité des gares du Lex, précise Alain Mayaud, président de l'association Lex 2050. Environ 80 000 voyageurs l'emprun-

tent tous les jours contre 50 000 attendus. 35,1 % des usagers l'utilisent pour des fins de loisirs uniquement. On sort vraiment de cette dynamique d'un aspirateur à frontalière, comme on l'a souvent dit. Le Lex est aussi utilisé pour les gens qui souhaitent accéder à la culture ou simplement se déplacer autrement qu'en voiture. 47 % des passagers l'utilisent en dehors du réseau Annemasse-Cointrin. Un grand nombre circulent exclusivement sur la partie française du réseau. Le Lex n'est pas seulement un outil pour amener les travailleurs au centre de l'agglomération. Il permet des déplacements dans tout le Grand Genève sans forcément passer par Genève. »



Environ 80 000 voyageurs empruntent quotidiennement le réseau du Lex qui circule en France et en Suisse. Photo Julien Champclos