

Léman Express: grensoverschrijdend stadsregionaal spoornetwerk

Geslaagde Zwitsers-Franse spoorsamenwerking

MARC BROECKAERT, DIRK CLAES, LUC DESMEDT, ETIENNE VAN DAELE (REIZIGERSBOND) EN JOHAN DE MOL (UGENT EN REIZIGERSBOND)

In december 2019 werd de Léman Express (LEX) in gebruik genomen: 40 vierdelige elektrische motorstellen, 230 km spoor, zes lijnen en 45 stations, in een straal van 60 km rond het hoofdstation Genève Cornavin. Het aanbod aan treinkilometers nam toe met 67%, mikkend op 50.000 treinreizigers per dag. De ontsluitende LEX-treinen verbinden de Zwitserse kantons Vaud (Wallis) en Genève met de Franse departementen Haute-Savoie en Ain in regio Auvergne-Rhône-Alpes. Het aanbieden van die stadsregionale treindiensten in de lands- en kantongrensoverschrijdende metropoolregio Grand Genève werd pas mogelijk door de bouw van één enkele ontbrekende schakel tussen het Zwitserse en het Franse spoornet, namelijk: de ondergrondse verbinding (jonction) tussen de stad Genève en de Franse grensstad Annemasse. Ambitie: het wegverkeer in en rond Genève¹ met 12% verminderen.²

WEGVERKEERSINFRASTRUCTUUR DECENNIA PRIORITAIR

Al in 1881 werd een Frans-Zwitserse conventie ondertekend om een spoorverbinding tussen Genève en Annemasse aan te leggen. In 1912 ondertekenden de Confederatie, het kanton Genève en de Chemins de Fer Fédéraux (CFF, Zwitserse spoorwegen) een conventie om Cornavin via Genève-Eaux-Vives met Annemasse (CEVA) te verbinden. Onderdelen van dat project werden tussen 1941 en 1968 verwezenlijkt, zoals het viaduct van de Jonction. Daarna viel de verdere aanleg van die *ligne de ceinture* stil door de toen aan de bouw van autogerichte verkeersinfrastructuur toegekende voorrang.

SUCCESSVOLLE SPOORONTSLUITING

De federale overheid investeerde tot 1987 in de spoorontsluiting van de luchthaven van Genève. Met succes: het modalsplit-aandeel van de auto daalde van 50% naar 35% na de opening

van het spoorbaanvak Cornavin – Aéroport Cointrin. Vanaf 2000 kwam het CEVA-project weer prominent in beeld. In 2008 verliep 45% van de landsgrensoverschrijdende forensenverplaatsingen via Annemasse. In 2002 gebruikten slechts 8% van de daar passerende grenswerknemers het OV; in 2011, na verbetering van het autobussenaanbod, bedroeg het OV-aandeel 15%.

KIEZERS GEVEN GROEN LICHT

In het raam van Grand Genève werd een organisatiestructuur ad hoc opgezet en een financiële verdeelsleutel afgesproken.³ In 2009 keurde een *votation* (volksraadpleging) in Genève het CEVA-project met 61% goed. Aan Zwitserse kant gebeurde de openbare aanbesteding van de zes loten civiele bouwkunde in 2010 en 2011, in Frankrijk in 2014. De eigenlijke bouw- en spoorwerkzaamheden waren eind 2019 klaar.

SPOOR BRENGT VERGROENING

Het CEVA-spoortracé – 16,4 km lengte waarvan 14,5 km op Zwitsers grondgebied en daar 77% ondergronds – verloopt van Genève Cornavin over de Rhône naar Annemasse. Onderweg stopt de LEX eerst in Lancy-Pont-Rouge. Dat station werd lichtjes verplaatst om de activiteiten op het spooreplacement La Praille niet te hinderen, onder meer de overslag van goederen op vrachtwagens voor de laatste kilometers naar de tientallen vestigingen van de coöperatieve winkelketens Migros en Coop. Verderop naar Frankrijk stopt de LEX nog om de 1,5 tot 3,5 km in ondergrondse treinhalttes, ontworpen door sterarchitect Jean Nouvel⁴, en in Annemasse.

Nieuw dubbelspoor vervangt het voormalige, in 1888 gelijkgronds aangelegde enkelspoor tussen Genève-Eaux-Vives en Annemasse. De LEX rijdt er in een overdekte sleuf. Het sleufdak werd omgevormd tot een 10 m brede en 5 km lange *voie verte* voor de zachte weggebruikers, als onderdeel van een grensoverschrijdende route van de Haute Savoie tot het Pays de Gex. Ingrijpende aanpassingen aan de spoorinfrastructuur waren onvermijdelijk, alsook de aanleg van verhoogde perrons, voetgangersbruggen en stationsparkings met verhoogde capaciteit.

¹ Zie ook "Agglotrein, tram en bus voorkomen verstikking Genève door wegverkeer", *Verkeersspecialist* 300, oktober 2023, p. 12-16.

² Bernard Collardey, *Léman Express : le plus grand RER transfrontalier d'Europe*, *Rail Passion* n° 271, mai 2020.

³ Zie www.grand-geneve.org.

⁴ Gilbert Ploujoux, *Histoire des transports publics dans le canton de Genève*, Editions du Tricornet, 2018.



Foto: Reizigersbond vzw

De Léman Express in station Bellegarde.

TREIN SNELLER DAN AUTO

De ritduur van Cornavin naar Annemasse bedraagt 20 minuten, de commerciële snelheid ca. 50 km/u, de hoogste toegelaten snelheid varieert tussen 80 en 100 km/u. Met de auto vergt dezelfde verplaatsing veelal 60 minuten wegens de chronische verkeersopstoppingen.

De CFF beschikten tijdig over 23 exemplaren van hun nieuw rollend materieel type Flirt van leverancier Stadler. Het Franse spoorbedrijf SNCF ontving de 17 stellingen type Regiolis van leverancier Alstom – aangekocht door de Franse regio Auverg-

ne-Rhône-Alpes – maar korte tijd voor de openingsdag. Beide materieeltypen zijn geschikt voor de twee verschillende stroomspanningen en hebben dezelfde LEX-livrei.

GEMEENSCHAPPELIJKE ZWITSERS-FRANSE SPOOREXPLOITATIE

De treinen rijden zonder treinbegeleiders; gemengde Frans-Zwitserse ploegen staan in voor de 'vliegende' kaartjescontrole. Het zonetaariefstelsel unireso is multimodaal.

De exploitatie wordt gecoördineerd door Lémanis, een naamloze vennootschap naar Zwitsers recht als gemeenschappelijk dochterbedrijf van CFF en SNCF. De treindienst loopt vanuit de Zwitserse gemeente Coppet (Vaud) via Genève tot de Franse steden Evian-les-Bains, Annecy, Bellegarde en Saint-Gervais-les-Bains Le Fayet, aan de voet van de Mont Blanc. Op de stamas Coppet–Genève rijdt er elk kwartier een trein, verder op de antennes om de 30 of 60 minuten. Op het 'voorstedelijke' baanvak Annemasse–Genève rijden zes treinen per uur en per richting. In de nachten van zaterdag op zondag wordt een uurdienst tussen Coppet, Genève Cornavin en Annemasse aangeboden.

In Cornavin is er een vlotte overstap



De ingang van ondergronds LEX-station Genève-Eaux-Vives.

van de LEX op het stedelijke OV en op de CFF-treinen richting Lausanne, Fribourg en Duitstalig Zwitserland. Met de hogesnelheidstrein Lyria ligt Parijs op 3 uur afstand.

STADSREGIOSPOOR ONTSLUIT ATTRACTIEPOLEN

De CEVA-stations bevinden zich vlakbij verkeersaantrekkende bedrijven en ontsluiten centraal grote immobiliënprojecten. De verkoop door de CFF van nieuwe, op het heringerichte goederenspooreplacement La Praille opgetrokken kantoorgebouwen bracht 112 miljoen CHF op voor het fonds de valorisation van het CEVA-project. Het station Genève-Champel geeft rechtstreekse toegang tot het universitair ziekenhuis. De stations Lancy-Pont-Rouge en Lancy-Bachet ontsluiten het sportstadion en het koopcentrum La Praille. Het station Sécheron bevindt zich vlakbij talrijke bedrijven.

80% van de bevolking van het kanton Genève en 86% van de jobplekken bevindt zich op hooguit 1,5 km van een LEX-station.⁵ Het kantonale OV-bedrijf TPG verzorgt de toevoerbuslijnen naar de LEX-stations. Het TPG-prestatiecontract 2020-2024 bevat een boeteclausule als minder dan 95% van de geprogrammeerde aansluitingen TPG-bus-LEX wordt waargemaakt.

REIZIGERSTOELOOP OVERTREFT PROGNOSES

Tijdens de eerste LEX-exploitatiemaanden traden kinderziektes op met de programmatuur en met de stroomafnemers. Kordaat optreden van Lémanis verhoogde de stiptheid. Het ging van 67% naar 82% LEX-treinen die reden met minder dan 3 minuten vertraging. Dat is de Zwitserse norm voor treinen die 'op tijd' rijden.

Naast de LEX-treinen blijven de voorheen al bestaande Trains Express Régionaux (TER) van de SNCF vanuit grensstation Bellegarde naar onder meer Evian rijden.

Door de toeloop, in 2023 tot 61.000 reizigers per dag, is de

CEVA-treindienst veelal verzadigd. Daarom stoppen vanaf december 2023 de bestaande CFF-semistoptreinen Cornavin-Annemasse ook in de tussenstations.⁶ Die Regio Express wordt om de 30 minuten gereden met CFF-dubbeldeksmaterieel van Stadler, type Kiss (dat staat voor: Komfortabler Innovativer Spurtstarker S-Bahnzug).

GRENSOVERSCHRIJDENDE TRAMVULT TREIN AAN

De gelijktijdig met LEX in gebruik genomen, grensoverschrijdende verlenging van de tramlijn uit Genève werd bewust niet naar het SNCF-station Annemasse georiënteerd maar naar het hart van deze Franse grensstad. In de zomer 2023 startten de voorbereidende werkzaamheden om het stadscentrum om te vormen tot een voetgangersgebied met tramhalte, verknoopt met buslijnen op voorbehouden rijstrook. Vanaf 2025 rijdt de tram om de 6 minuten over 1,2 km verder naar de eindhalte in de dichtbevolkte wijk Le Perrier; naast een middelbare school met 1.500 leerlingen. De 200 P+R-parkeerplaatsen mikken op de grenswerknemers uit de vallei van de Arve.⁷

AMBITIEUZE SPOORVOORSTELLEN

In 2023 presenteerden adviesbureaus op eigen initiatief een nog ambitieuzer project dan de spoorplannen van het kanton Genève.⁸ Hun project zou voordelen bieden voor het grensoverschrijdende, stadsregionale en (inter)nationale spoorverkeer. Het uitgangspunt is dat, vanaf verplaatsingsafstanden boven 5 km, de trein beter geschikt is dan tram en bus. Een overtuigend voorbeeld van dergelijke taakverdeling tonen het stadstramnet en de S-Bahn (agglomeratiespoor) in Zürich. ■

⁶ Thomas Piffaretti, *Nous sommes en train de réaliser le projet du siècle pour Genève et pour la région*, Tribune de Genève, 21 mars 2019.

⁷ Zie www.tram-pietonnisation.fr.

⁸ *6t + Aliusconsulting, L'étoile ferroviaire transfrontalière. Propositions pour une ambition ferroviaire renouvelée pour le Grand Genève, 2023.*

⁵ www.citrap-ge.ch.

Trefwoorden: agglomeratie, Genève, grensoverschrijdend, multimodaal, regio spoor, voetgangersgebied, zonetariefsysteem.

Kort

MOBILITEIT

CIVINET.BE brengt gemeenten dichter bij Europese mobiliteitsinitiatieven

De Europese Unie helpt steden en gemeenten op allerlei manieren bij het ontwikkelen, testen en uitrollen van duurzame en slimme mobiliteitsmaatregelen. Daarvoor voorziet ze financieringsmogelijkheden, organiseert ze innovatieprojecten en deelt ze 'best practices', ook in België. Alleen is het voor veel gemeenten vaak moeilijk om een goed beeld te krijgen van wat er zich allemaal afspeelt op het Europese niveau. Met het nieuwe, lerende netwerk CIVINET.BE wil Mobiel 21 daar verandering in brengen. Op 19 september stelde Mobiel 21 het netwerk voor de eerste keer voor aan geïnteresseerde lokale besturen. Bijna twintig Brusselse, Vlaamse en Waalse gemeenten namen deel en dachten mee



Beeld: CIVINET.BE

na over de werking en de toekomstige activiteiten van CIVINET.BE. Mobiel 21 gaat nu met hun waardevolle input aan de slag achter de schermen, om dan op korte termijn boeiende CIVINET-activiteiten en -events uit te rollen in België en daarbuiten. Alle Belgische gemeenten kunnen zich nog altijd aanmelden om vrijblijvend aan te sluiten bij CIVINET.BE.

➔ Meer info: www.mobiel21.be/civinet-be.