

*Date de dépôt : 19 janvier 2011*

## **Réponse du Conseil d'Etat**

**à l'interpellation urgente écrite de M. Antoine Droin : Relier la Suisse à la France en train et réciproquement : une nouvelle galère !**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En date du 17 décembre 2010, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une interpellation urgente écrite qui a la teneur suivante :

*J'ai grand regret ce jour d'avoir retiré la résolution 644 (que je vous invite à relire <http://www.ge.ch/grandconseil/data/texte/R00644.pdf>) début décembre !*

*En effet, bien que les TER de la région aient été partiellement maintenus, ce qui était craint est arrivé : une diminution de l'offre en quantité et en qualité, voire même un report sur des transports publics routiers.*

*La résultante certaine sera un report du trafic privé des frontaliers sur la route, avec une augmentation significative des problèmes d'encombrement, de parking et de pollution.*

*A l'heure où la Suisse a investi EUR 110'000'000 pour l'amélioration de la ligne des Carpattes, il est inacceptable que la SNCF et l'Etat français mènent une politique allant à l'encontre des intérêts régionaux.*

*De là à attiser nos inquiétudes quant au financement du CEVA côté français il n'y a naturellement qu'un pas.*

**Ma question est donc la suivante :**

***Qu'entend faire le département (aussi en lien avec la Confédération) sur cette question et dans quels délais, pour que les travailleurs et usagers des transports ferroviaires régionaux et internationaux puissent ne pas avoir une diminution de l'offre en quantité et en qualité mais un réel service public qui réponde aux besoins de la région d'aujourd'hui ?***

## REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

Il nous semble important de souligner que le volume de l'offre régionale entre Genève et Bellegarde n'a pas été réduit pour le service 2011. Au contraire, la liaison TER Genève – sillon alpin (Chambéry, Grenoble, Valence) est complétée d'une liaison supplémentaire par jour, tandis que l'offre RER de la ligne Genève – La Plaine est renforcée d'une dizaine de liaisons quotidiennes.

Cependant, la refonte totale de l'horaire, principalement liée à la mise en service de la ligne du Haut-Bugey, a nécessité le repositionnement de la majorité des liaisons.

En effet, les contraintes de capacité de l'infrastructure ferroviaire, notamment sur le nœud de Genève et le secteur de Châtelaine, ne permettent de faire circuler chaque heure que 5 des 6 liaisons voyageurs circulant régulièrement entre Genève et la France (2 TER de/vers Lyon et Grenoble, 3 RER de/vers La Plaine et Bellegarde et 1 TGV de/vers Paris). Sur ce point, la période de pointe du soir est la plus délicate car l'ensemble de ces produits devrait idéalement circuler.

Lors de la construction de l'horaire 2011, il a été choisi de favoriser les liaisons régionales Genève – Bellegarde, au détriment parfois des relations vers Lyon ou Grenoble. Cette contrainte est la principale raison de l'absence d'un départ vers 18h30 de Genève pour Bellegarde et Lyon. Il ne peut en effet être mis en place en raison de la circulation des trois RER, d'un TER et d'un TGV dans cette période. Toutefois, le volume d'offre entre 16h30 et 19h30 reste sensiblement le même (7 trains) et le départ pour Lyon, partant autrefois à 17h00, est repositionné à un horaire plus favorable à 17h30.

Le Conseil d'Etat est attentif au développement de l'offre sur cet axe et connaît le souhait de la Région Rhône-Alpes de développer l'offre inter-cités sur les axes de Lyon et Grenoble. Il est cependant clair que la capacité financière de la Région est très limitée, et que toute future amélioration d'offre dépendra essentiellement de ce facteur.

L'augmentation de la capacité des infrastructures ferroviaires entre La Plaine et Genève est aussi un élément indispensable au développement de l'offre sur cet axe. C'est dans cet objectif que toute une série de travaux de modernisation vont être conduits par les CFF, dès le début de cette année et jusqu'à fin 2014. En parallèle, dans le cadre de la convention Léman 2030 entre Genève, Vaud, la Confédération et l'Office fédéral des transports, et du projet de loi ferroviaire qui en découle, toute une série d'études doivent

démarrer cette année, avec notamment l'objectif de développements importants de capacité sur ce secteur pour l'horizon 2020 et au-delà.

Enfin, le Conseil d'Etat tient à préciser qu'une suppression des dessertes TER Lyon-Genève n'a jamais été envisagée et que le non-affichage des horaires à la fin 2010 est uniquement lié à une erreur de diffusion de l'information de la part de la SNCF et du Réseau Ferré de France.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte de la présente réponse.

#### AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

La chancelière :  
Anja WYDEN GUELPA

Le président :  
Mark MULLER