

Date de dépôt: 30 avril 2003

Messagerie

Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite de M^{mes} et MM. Pierre Weiss, Christian Brunier, Alain Etienne, Esther Alder, Anita Frei et Carlo Sommaruga « Comment optimiser le CEVA ? »

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 16 septembre 2002, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite déclinée en cinq sous-questions factuelles, qui ont respectivement la teneur suivante :

Question 1

Dès la mise en service du raccordement ferroviaire Cornavin - La Praille - Eaux-Vives - Annemasse (CEVA), le nombre de trains suisses (CFF) arrivant en gare d'Annemasse sera considérable. Quelle en sera la fréquence (horaire, semi-horaire aux heures de pointe) ?

Réponse

En provenance de Suisse, la fréquence des trains à la mise en service du raccordement ferroviaire sera :

- Trafic régional (Coppet - Cornavin - Annemasse) : 1 par demi-heure, toute la journée, services subventionnés par le Canton et la Confédération.
- Trafic interrégional (Lausanne - Morges - Gland - Nyon - Coppet - Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse) : 1 par heure, services non subventionnés, à charge des CFF, Grandes Lignes.
- Grandes Lignes (Zurich – Berne – Fribourg – Genève) : l'arrêt de trains à Versoix, conformément à la convention de 1997 sur l'exploitation de la

3° voie Coppet - Cornavin, liant le canton de Genève aux CFF, est à l'étude.

Dès que le besoin s'en fera sentir, la fréquence des trains régionaux sera doublée pour autant que la réalisation de deux points de croisement supplémentaires soit achevée sur la ligne régionale Coppet - Cornavin. Quant aux trains interrégionaux, des négociations auront lieu entre le canton et les CFF.

Il faut noter qu'il s'agit des hypothèses de travail prises en compte dans les études de faisabilité CEVA ainsi que dans le cadre des travaux franco-suisse sur les dessertes et qui restent toujours valables.

En complément, l'office des transports et de la circulation (OTC) étudie avec la Région Rhône-Alpes, autorité organisatrice des transports publics régionaux ferroviaires : trains express régionaux (TER), comment et quelles dessertes sont prolongées au-delà d'Annemasse.

Question 2

A l'heure actuelle, le nombre de trains français (SNCF) passant par Annemasse est modeste. A quelle fréquence peut-on s'attendre du côté français en direction d'Annemasse et en provenance de (Evian-)Thonon, de la vallée de l'Arve, d'Annecy et de (Lyon-)Bellegarde ?

Réponse

La régionalisation de l'activité ferroviaire française a été engagée depuis 1996 à titre expérimental. En 2001, cette nouvelle politique a été confirmée. De ce fait, la Région Rhône-Alpes est l'acteur français correspondant. Il convient de relever le fort dynamisme de cette autorité et sa volonté politique de renforcer le ferroviaire, ce qui est un atout non négligeable pour le développement des transports collectifs (TC) sur le bassin franco-genevois.

Pour l'instant, l'organisation française des transports ferroviaires n'est pas basée sur le cadencement horaire introduit depuis près de deux décennies en Suisse. Toutefois, la Région Rhône-Alpes travaille activement dans ce sens, notamment en poussant la SNCF et RFF (Réseau Ferré de France) à le faire.

L'objectif des deux autorités organisatrices françaises et genevoises concernant CEVA est une continuité des services provenant de Lausanne/Coppet sur les axes Evian, vallée de l'Arve et Annecy.

A ce jour, il est prématuré d'annoncer précisément l'offre de transports publics sur le réseau ferré mentionné ci-avant, car les partenaires français

concernés étudient les incidences sur les infrastructures ferroviaires de ces schémas d'offres proposés par les deux autorités organisatrices.

Question 3

Le Conseil d'Etat dispose-t-il d'indications sur la modernisation (tempo, ampleur) du réseau ferroviaire français en Haute-Savoie et des possibilités de réaliser un véritable réseau ferroviaire régional ?

Réponse

Pour le bassin franco-genevois, le contrat de plan 2000-2006 en cours entre l'Etat et la Région (CPER) prévoit la modernisation de la ligne Bellegarde - Annemasse - Evian. Cela se traduit par une augmentation de la capacité sur la ligne grâce à son automatisation par la création de bloc automatique. Le budget alloué est de l'ordre de 200 millions d'euros.

Mais la partie française du projet CEVA ne figure pas au CPER, car il a été défini avant CEVA. A ce jour, les partenaires français étudient les infrastructures nécessaires au raccordement franco-suisse, puis rechercheront les pistes du financement.

L'utilisation de la ligne pour le trafic marchandises fait également l'objet d'une évaluation permettant de définir les capacités de la ligne.

Question 4

Quelle(s) instance(s) sera/seront responsable(s) de la détermination et de la coordination des horaires des trains, voire des autres transports publics (français et suisses) ?

Réponse

Sur le plan des instances, la collaboration s'est tout particulièrement renforcée avec la création du DTPR (Développement des transports publics régionaux sur le Bassin franco-valdo-genevois), instance coprésidée par le Canton de Genève et la Région Rhône-Alpes, qui accueille également tous les acteurs des transports publics :

- Etat français, par la Direction Régionale de l'Equipement;
- Communauté de communes de l'agglomération annemassienne, du Genevois et du Pays de Gex;
- Réseau Ferré de France (RFF);
- Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF);
- Office fédéral des transports (OFT);

- Canton de Genève;
- Chemin de Fer Fédéraux Suisses (CFF);
- Ville de Genève;
- Trois-Chênes;
- Transports Publics Genevois (TPG).

Le DTPR a pour vocation la coordination de l'exploitation des transports publics et répond en ce sens à cette préoccupation.

Plus précisément, les horaires des trains régionaux seront planifiés et commandés aux opérateurs concernés par la Région Rhône-Alpes et le département de l'intérieur, de l'agriculture et de l'environnement (DIAE), comme cela se fait depuis plusieurs années sur la ligne Bellegarde - Genève ou des Eaux-Vives - Annemasse.

Question 5

Assistera-t-on à la mise en place d'une politique tarifaire commune, à l'image de celle que l'on trouve dans la Regio basiliensis (entre les CFF, la DB, la SNCF et autres entreprises de transports publics) ?

Réponse

Unireso[®], inauguré en 2001, est une première étape dans l'harmonisation tarifaire. L'objectif du DTPR, qui a créé un atelier destiné à étudier ce dossier, est de parvenir à la création d'une communauté tarifaire transfrontalière, soit une extension d'Unireso[®].

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'ÉTAT

Le chancelier :
Robert Hensler

Le président :
Laurent Moutinot

Annexe : Texte de la question écrite Q 3572

Secrétariat du Grand Conseil**Q 3572**

Question déposée par:

M^{me} et MM. Pierre Weiss, Christian Brunier, Alain Etienne, Esther Alder, Anita Frei et Carlo Sommaruga

Date de dépôt: 16 septembre 2002

Messagerie

Question écrite**Comment optimiser le CEVA ?**

Les membres de la Commission des affaires communales, régionales et internationales (ACRI) souhaitent que le Grand Conseil obtienne de la part du Conseil d'Etat une réponse articulée à la question « Comment optimiser le CEVA ? », déclinée en cinq sous-questions factuelles. Le cas échéant, ils sauraient gré au Conseil d'Etat de procéder à une mise à jour de ces informations d'intérêt public en fonction de développements de la situation (mais au moins une fois par an).

- Dès la mise en service du raccordement ferroviaire Cornavin–La Praille–Eaux-Vives–Annemasse le nombre de trains suisses (CFF) arrivant en gare d'Annemasse sera considérable. Quelle en sera la fréquence (horaire, semi-horaire aux heures de pointe) ?
- A l'heure actuelle, le nombre de trains français (SNCF) passant par Annemasse est modeste. A quelle fréquence peut-on s'attendre du côté français en direction d'Annemasse et en provenance de (Evian-)Thonon, de la vallée de l'Arve, d'Annecy et de (Lyon-)Bellegarde ?
- Le Conseil d'Etat dispose-t-il d'indications sur la modernisation (tempo, ampleur) du réseau ferroviaire français en Haute-Savoie et des possibilités de réaliser un véritable réseau ferroviaire régional ?
- Quelle(s) instance(s) sera-seront responsable-s de la détermination et de la coordination des horaires des trains, voire des autres transports publics (français et suisses) ?
- Assistera-t-on à la mise en place d'une politique tarifaire commune, à l'image de celle que l'on trouve dans la Regio basiliensis (entre les CFF, la DB, la SNCF et autres entreprises de transports publics) ?