

Date de dépôt : 2 octobre 2013

Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite urgente de M. Michel Ducret : CEVA : un réseau express régional sans train ?

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 20 septembre 2013, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

Genève et la Confédération suisse consentent un énorme effort financier pour enfin réaliser la liaison ferrée entre le réseau suisse et la Haute-Savoie. Hors voilà que pour l'ouverture de la ligne CEVA (Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse), on court maintenant le risque de ne pas avoir de trains pour circuler sur cette infrastructure ! En effet, il est nécessaire de disposer d'un matériel roulant particulier, capable d'utiliser le courant alternatif tant suisse que français et de s'affranchir des signalisations différentes des deux réseaux CFF et SNCF.

Ce matériel existe en Suisse et il est déjà homologué pour la circulation en France ; ce sont les rames spécifiques du type « FLIRT France » construites par Stalder, fabricant suisse établi principalement en Thurgovie.

Et le dernier délai pour lancer l'appel d'offres, concevoir, commander, fabriquer et le cas échéant valider le matériel roulant pour l'échéance d'ouverture du CEVA au début décembre 2017 est fixé à... novembre 2013 !

Mais voilà, à ce jour, rien n'est arrêté. Ni le canton de Genève, ni la Région Rhône-Alpes n'ont réussi à se mettre d'accord pour passer commande de ce matériel roulant auprès des exploitants (CFF et SNCF) du réseau ferré du Grand Genève. Il semble que le partenaire français, soucieux de pouvoir proposer un produit émanant de l'industrie française et qui n'existe pas, ralentit (voire bloque) le processus. Il est vrai que le marché est juteux : à terme, c'est une quarantaine de rames à environ 10 millions de francs la pièce qui seront nécessaires.

À ceci s'ajoute le fait qu'en France, ce sont les régions qui financent le matériel roulant et commandent les prestations à accomplir par les exploitants ; or, dans la Région Rhône-Alpes, on renâcle car des voix se font entendre pour estimer qu'il est plus important de mettre l'essentiel des moyens financiers (limités bien sûr en raison de la situation économique) sur la métropole de Lyon, voire la région de Grenoble, que pour l'insolente et trop prospère Genève.

Mais même avec toute la compréhension que l'on peut avoir pour ces préoccupations, il n'est pas imaginable que l'énorme investissement que représente l'infrastructure du CEVA ne soit pas suivi d'effets, soit l'exploitation du tronçon Cornavin – Annemasse (que les CFF pourraient éventuellement assumer seuls), mais surtout les prolongements des courses vers Thonon ou La Roche-sur-Foron, pour lesquels ce nouveau matériel roulant est indispensable.

Il est grand temps que les autorités genevoises « secouent le cocotier » afin que cette décision urgente soit prise sans plus de délais ! Le risque de disposer d'une belle infrastructure toute neuve mais sans matériel roulant pour l'exploiter est bien présent. La ville de Berlin en a fait la cruelle expérience !

Que compte donc faire le Conseil d'État afin que le matériel roulant du CEVA soit commandé sans plus attendre ?

Certain qu'il aura à cœur de répondre rapidement à cette question, le soussigné, au nom des futurs usagers, le remercie pour sa prochaine réponse.

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

A la livraison de l'infrastructure CEVA, prévue fin 2017, les exploitants ferroviaires du futur Réseau Express du Grand Genève devront disposer d'un nouveau parc de matériel roulant de 40 rames interopérables, capables de rouler sur les réseaux suisse et français.

La définition et le choix du futur matériel roulant se décident en commun par les partenaires français et suisses concernés.

En Suisse, il incombe aux CFF d'acquérir le matériel roulant nécessaire à l'exploitation de l'offre de transports commandée par les autorités organisatrices, tandis qu'en France c'est une compétence dévolue aux Régions, en l'occurrence ici à la Région Rhône-Alpes.

A cet égard, les acteurs susmentionnés, appuyés par les cantons de Vaud et de Genève, ainsi que l'Office fédéral des transports, ont convenu de prendre une décision quant à la flotte du futur Réseau Express d'ici à la fin de l'automne 2013, pour une commande cette année encore.

Dans ce contexte, l'Etat de Genève œuvre activement à coordonner et à faciliter l'intense travail mené actuellement en vue du choix des trains qui satisferont aux exigences, comme prévu, d'une mise en service du nouveau réseau au changement d'horaires de décembre 2017.

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

La chancelière :
Anja WYDEN GUELPA

Le président :
Charles BEER