



Association Genevois Faucigny des Usagers des Transports & Développement Transports en Communs 74 (AGFUT - DTC 74)

Siège : Mairie Amancy 74800 - **AMANCY**, La Roche sur Foron Tél. 04 50 25 83 73 Courriel : agfut.dtc74@free.fr
Blog : <http://agfut-dtc.74.over-blog.com/>
Adresser toutes correspondances au siège de l'AGFUT-DTC 74

Fondée en 2002 - Association loi de 1901 n° 0742005971 N° SIREN 491 823 340

Amancy le 15 avril 2014

Quel intérêt pour la France cette liaison CEVA ?

Les élus relayés par la presse, chacun y va de son discours, sur les objectifs de fréquentations ...

Nous, association d'usagers, nous avons un regard différent sur ces investissements puisque les 98% des pendulaires utilisaient déjà cette ligne RFF (*) jusqu'à Genève Eaux Vives avec la SNCF- TER dans un moyen d'outil de travail pour se déplacer vers leurs activités professionnelles.

(*) Ligne Annemasse –Genève Eaux Vives : exploitée par PLM –SNCF de 1938 à 1997 – RFF depuis 1997

Ouverture de la ligne en 1888, longueur totale de 5.750 Kms dont 2.002 Kms partie française jusqu'à la frontière. En 1985 fermeture de la gare de Chêne-Bourg remplacée par la halte d'Ambilly. Le 28/09/1986 inauguration de l'électrification en courant 25 kV 50 Hz, pour une exploitation à 70 Km/h.

Les temps de trajet en 1995 étaient de 7' entre les deux extrémités, moyenne 49.29Km/h. Ils se sont dégradés d'année en année à cause d'un manque évident d'entretien du réseau RFF. Sur l'année 2011 on arrivait à 11' de temps de trajet soit une moyenne de 31.3 Km/h. La fréquentation y a joué un rôle important.

C'est seulement dans les années 2007 lors de la prise en main du réseau TER par la Région RA, et pour cause du projet CEVA, que l'on va augmenter les fréquentations de navettes TER entre Annemasse et GEV pour arrivée à 25 AR/ jour. La fréquentation a du mal à décoller, voir 600 personnes /jour (2009) venant des axes RFF Evian-St Gervais-Annecy- St Julien en GE à cause des rebroussements en gare d'Annemasse et ruptures de charges. Soit une moyenne de 12 passagers/ par TER.

Les paramètres de déplacements, les temps de trajets se relient aux nombres minimums de ruptures de charges, rebroussements entre le domicile travail, en seront le vecteur d'utiliser de ce mode de déplacement pendulaire. Trois ruptures de charge c'est déjà une de trop.

Ce qui nous donne une vision différente sur l'utilisation de ce mode transport par rapport aux touristes qui eux sont plus décontractés.

Il faut savoir que les temps de parcours depuis la gare d'Annemasse, avec l'ancienne rupture de charge RFF à Genève Eaux Vives seront sensiblement les mêmes, en plus de la prise du tram TPG pour rejoindre Cornavin CFF soit 24' contre 22' avec le nouveau RER-CEVA. Au terminus il faudra à nouveau reprendre une ou de nouvelles correspondances avec les transports publics genevois (TPG) pour se rendre à son lieu de travail.

Demain avec les CFF-RER-CEVA, temps de parcours Genève EV – Annemasse seront de 8' contre 7' avec RFF-SNCF-TER. (**)

() Retard sur le CEVA**

Initialement prévu fin 2017, la liaison du RER -CEVA se voit retarder de douze mois par des recours et des sondages géologiques, la direction des travaux et du CEVA avancent 21 mois de retard !

21 mois de galère de plus pour les frontaliers, une grosse pénalité

Si RFF, en poursuivant son calendrier des travaux, pourrait remettre la partie Annemasse Genève EV en service !

Retarder le programme, sur le CEVA se serait une erreur stratégique, il faut demander de maintenir les travaux et les aménagements comme l'automatisation des lignes RFF, Evian, La Roche sur Foron, St Gervais.

Bien évidemment une volonté de Genève à imposer sont RER - CEVA, lui en fait une liaison intéressante comme pour la suisse en y faisant circuler une desserte RER sur l'urbain de la ville de Genève en passant par Carouge pour la destination d'Annemasse en France voisine.

L'étoile gare d'Annemasse (RFF et CFF)

L'arrivée de la liaison du CEVA, fera de la gare d'Annemasse une étoile ferroviaire exceptionnelle à gérer pour RFF. L'automatisation de son poste d'aiguillage, plus la gestion du réseau RFF en voies unique, (Bellegarde, Evian, La Roche sur Foron, Annecy, St Gervais) et le RER-CEVA (Genève Cornavin) sur 5 destinations en feront un cas unique en France, de plus avec deux réseaux électriques (25 000 volts RFF et 15000 volts CFF). Le poste d'aiguillage serait conçu pour une fréquentation en gare de 20 à 25 trains heure.

Le cahier des charges de la liaison CEVA-RER impose 6 trains en plein régime (2020), soit 12 RER avec le retour par heure et 7 jours sur 7 entre 5 heures et 22 heures.

Le cadencement SNCF-TER devrait lui être porté à 2 TER/heure par axe (Annecy-St Gervais-Evian-Bellegarde) ce qui fait 8 trains aller et 8 retour par heure en gare d'Annemasse.

Ce seront 28 trains au total à gérer par heure.

L'automatisation des lignes RFF, engendrera les fermetures des gares Reignier, Marignier, Magland, (voir Sallanches) Valleiry, Machilly, Bons en Chablais, Perrignier. La billetterie TER, elle, restera fonctionnelle et automatique.

Il faudra également assurer les liaisons TER des axes St Gervais et Evian avec les correspondances à Bellegarde vers Lyon et Paris pour 7 AR par jour, en attendant le « Shunt » d'Etrembières.

Les trains fret des eaux d'Evian se sont 7 trains 7 jours sur 7 qui sortent de l'usine Amphion, soit 14 trains par jour avec le retour et rajouter éventuellement des TGV surtout en période d'hiver non comptabilisés !

Le cadencement du RER- CEVA

Les seuls changements, il offrira une liaison directe entre Annemasse et Genève Cornavin en 22', le RER fera le tour du Canton pour desservir 5 gares (Chêne Bourg- Genève Eaux Vives- Champel Hôpital - Carouge Bachet – Lancy Pont Rouge), mais on aura perdu la halte d'Ambilly (74).

Il y aura aussi la circulation de trains CFF InterCity et InterRegio en 20 minutes vers Genève Cornavin, puis vers Lausanne.

Les destinations:

Coté gare de Genève Cornavin, vous aurez des correspondances avec le restant de la Suisse, également aux trains grandes lignes des CFF vers l'Est de l'Europe. Pour ce qui concerne l'accès vers l'aéroport de Genève Cointrin, le RER n'accèdera pas à ce pôle qui demande l'obligation d'utiliser les trains grandes lignes. Egalement possibilité de prendre la navette RER vers La Plaine pour la zone d'activités Zimeyza-Meyrin avec les inconvénients des ruptures de charge et rebroussements qui feront perdre de précieuses minutes pour les pendulaires.

Coté gare d'Annemasse, vous aurez le choix sur 4 axes de directions, vers les stations de sports d'hiver, St Gervais Chamonix, les lacs d'Annecy, Evian, et le bassin de St Julien en Genevois

Nous estimons que le réseau RER est limité sur le Grand Genève, nous, nous sommes favorables au CEVA+ (plus) nouveau réseau RER Franco Valdo Genevois.

Il faut savoir que le réseau RFF avec la ligne du pied du Salève, les TER vers Lyon et Paris, resteront très compétitifs en rapidité avec les correspondances TGV à Bellegarde et inférieur de moins de 30 minutes que passer par Genève.

Ce qui change

Certains élus de la Hte Savoie, simulent à dire que le CEVA est la solution du transport collectif transfrontalier (TCT), mais en dehors d'Annemasse la liaison CEVA ne passe à nulle part ailleurs.

Seuls des trains RER :

- ⇒ 4 trains toutes les 2 heures entre La Roche sur Foron et Genève dont 3 directs ;
- ⇒ 4 trains toutes les 2 heures entre Evian et Genève dont 3 directs ;
- ⇒ 2 trains par heure entre Annecy et St Gervais dont 2 directs

Concernant les temps de déplacement TER, on enregistre de légères améliorations, avec des resserrements des temps de trajet qui ont été apportés depuis la mise en place du cadencement par la Région RA et la SNCF RA – TER

- Annemasse - Annecy : 1h00 à 1h25
- Annemasse -Evian : 45'
- Annemasse-St Gervais : 1h 03 à 1h 06
- Annemasse- Bellegarde : 32'
- Annemasse- La Roche sur Foron : 17'
- +
- **Annemasse –Genève Cornavin RER-CEVA 22'**

Compter pour une destination vers la Suisse à Annemasse le temps du rebroussement ou d'une rupture de charge entre un TER (train express régional) et le RER minimum 5'

- (Toutes destinations avec un transport de substitution avec un Autocar TER, doubler le temps de trajet)

Fréquentation transport public transfrontalier (TCT)

Avant la rénovation de la ligne RFF, concernant le projet de la liaison CEVA, la fréquentation des usagers en 2011 coté français (Annecy-St Gervais-Evian- Bellegarde- Annemasse) était de 800 personnes jour à utiliser la ligne RFF- TER via Genève Eaux Vives (principalement du domicile travail). Nos statistiques sont suspendues depuis le début des travaux en cours. Des transports de substitution par autocar directs ont été mis en place depuis Annecy, La Roche sur Foron et Thonon en plus de la ligne N°61 (TPG-TAC) gare d'Annemasse en remplacement de la ligne RFF de Genève Eaux Vives, occasionnant des temps de trajet 50% plus long.

Statistiques en 2011 sur les :

- Axes Evian étaient de 400 personnes /jour
- Axes Annemasse aggro étaient de 200 personnes/jour
- Axes Annecy-St Gervais étaient de 200 personnes/jour

En y regardant de près, **nous ne voyons pas les avantages évidents de cette liaison CEVA**, tels que ceux annoncés par les élus. A chacun ses paramètres (Même avec des rebroussements ou ruptures de charge à Annemasse, il restera la question du changement du personnel cheminot entre les deux réseaux (CFF et RFF) en plus des consignes de sécurité qui ne vont pas se faire en 3 minutes)

Selon les statistiques RFF, on annonce que les infrastructures du réseau seront installées pour une gestion de 3000 à 5000 voyageurs/ jour sur le CEVA au départ d'Annemasse.

Une goutte d'eau parmi les 45 000 passages/jour rien que pour les flux transfrontalier aggro Annemasse - Genève.

Ce qui nous interpelle, ou va-t-on aller chercher les nouveaux usagers ?

Sur quels paramètres !

Déjà que nos études démontrent une fréquentation transports collectifs transfrontaliers très faible. Les 270 000 personnes traversant la frontière de part et d'autre en 2011 représentaient un pourcentage de 1.77 %, soit 4600 personnes /jour utilisant les TCT.

Nous préconisons à l'AGFUT une fréquentation de 3000 voyageurs/jour pour le RER-CEVA coté Annemasse. Avec l'estimation de 5000 V/J sur le CEVA, ceci ne ferait qu'augmenter le pourcentage insignifiant de 1.8 % sur les TCT. Nous parlons bien des transports TCT, un transport qui part du territoire français avec une arrivée sur le Canton de Genève.

Mais, nous sommes confiants du coté de la gare CFF de Genève Cornavin la fréquentation, elle, atteindra les 10 000 personnes/ jour voir plus.

L'association AGFUT ayant réalisé des propositions en son temps, pour apporter une réelle concurrence aux autoroutes A40 et A41, comme pour lutter contre les pollutions en constante augmentation sur le bassin du genevois.

Elle, la vallée de l'Arve applique déjà son PPA (Plan protection Atmosphère) et doit revoir le déplacement des véhicules à la baisse, puisque étant pris dans un problème de santé publique.

Insuffisance de transports TCT

Nous, associations usagers et développement transports, nous souhaitons un chiffre de fréquentation à 10% en 2018 (soit 28 000 personnes /jour) sur les TCT entre le canton de Genève et le département de la Hte Savoie, mais il faut se rendre à l'évidence, en 2018 nos estimations approcheront seulement les 4% en TCT tout confondu.

Comparaison faite nos amis Vaudois eux en seront à 33% en 2018 de TCT avec le Canton GE, voilà toute la différence d'une autre culture transport avec nos voisins.

En 2011, la fréquentation dans les TCT étaient de 5215 passages/jour tout confondu entre le 74 et le Canton GE, soit 2.03 % des 257400 passages transfrontaliers /jour de part et d'autre de la frontière.

Le matériel du CEVA

*A l'heure actuelle (mars 2014), les rames ne sont toujours pas commandées, français et suisses se battant pour obtenir le marché. Comme entre le moment de la commande et la livraison il faut, à minima, 2 ans et que les constructeurs possibles Stadler (Suisse) Alstom et Bombardier (France) ont les carnets pleins et un temps d'attente s'allongeant, on peut douter de la mise en service en 2018. Sachant qu'aucuns travaux n'ont commencé côté français. Et, semble-t-il, les caisses sont vides pour payer. Alors ?...
(Ci Joint l'article du DL du cahier des charges des futurs trains)**

Les conséquences pour les TCT

L'Etat de Genève et sa commission des transports sont gestionnaires de leur territoire concernant les transports. Déjà à travers le GLCT (Groupement local coopération transfrontalière) en 2018, ils n'hésiteront pas de « saboter » les lignes régulières du CG 74 transfrontalières Transalis T71-72-73-74 directes, au terminus de la gare routière de Genève Dorcière, pour les connecter sur le réseau RER-CEVA en périphérie. Une position et une politique qui augmenteront les ruptures de charges contraire à accroître le % de la fréquentation avec les TCT.

L'AGFUT-DTC 74, elle, continue à faire des propositions pour augmenter les transports collectifs transfrontaliers et non à la seule liaison CEVA

- *La liaison « Findrol Airport Express » en 27'*
 - *Le P+R de 1000 places au pôle de Findrol*
 - *L'augmentation des liaisons de la ligne Transalis T74 plus 5 AR jour*
 - *Le « shunt » RFF d'Ambilly*
 - *Le CEVA + (plus) avec le «shunt RFF» d'Etrembières pour soulager la gare d'Annemasse, comme posséder des liaisons commerciales grandes lignes, plus productives sur la Hte Savoie Mont-Blanc.*
- Lien : <http://agfut-dtc.74.over-blog.com/tag/CEVA%20plus/>*
- *Ouverture des haltes Archamps « Technopole » et Etrembières*

Quel Avenir pour les transports dans la région FVG (Franco-Valdo-Genevois) ou du Grand Genève

Concernant le projet d'agglomération FVG, le PA1 et PA2 (projet d'agglomération) les zones frontalières sont avantagées, il faudra attendre longtemps, pour que de nouveaux projets (barreau Sud : connexion le réseau RFF, ligne pied du Salève, le RER vers l'aéroport de Genève Cointrin, etc...) ressurgissent.

Concernant les choix sur les trams urbains, l'investissement soutenu par la Confédération Helvétique, nous les trouvons trop lents, et un réseau trop éloigné entre les extrémités pour intéresser les usagers à la mobilité depuis la France (Exemple : Annemasse-le CERN-Meyrin en tram, compter 1h10 de trajet)

A notre avis, le RER reste la solution la plus efficace, coûteuse certes, mais durable.

Rôle du pôle gare d'Annemasse SNCF-TER et CFF-RER +Gare routière du CG 74

Un enjeu mal réfléchi d'Annemasse Agglo qui ne permettra pas l'accès pour des véhicules particuliers à se garer au pôle gare d'Annemasse, par l'absence d'un P+R sur ce dernier.

En installant des P+R, « Les Chasseurs, Pont de Fillinges, Bonne, Machilly, Bons etc. », aux extrémités de l'Agglo d'Annemasse les Voirons, on se trompe d'inciter les pendulaires à laisser leurs véhicules pour rejoindre par bus le pôle gare d'Annemasse, afin d'utiliser le train TER ou le RER-CEVA, solution à notre goût pas assez valorisante sur des trajets qui ne sont actuellement pas sur des sites propres.

Prenons l'exemple d'une personne réalisant du pendulaire domicile travail qui se déplace vers Genève, Thonon, Bonneville, Annecy, Paris, Lyon compter le déplacement de votre habitation au P+R, le temps de trajet vers le pôle gare, le temps de déplacement avec le RER-CEVA, plus le temps de trajet pour rejoindre son activité.

Hte Savoie et Canton de Genève

L'AGFUT-DTC 74 a un regard sur les transports collectifs inter urbains et urbains dans leur globalité : département et Grand Genève

Un constat, changer le résonnement des Savoyards, des français et des Genevois qui résident en France, venant pour les trois quart de l'extérieur de zone frontalière, passer 2h à 3h par jour dans les transports publics via Genève et sa banlieue (196 000 habitants, pour 476 000 habitants sur un Canton de 282 Km²).

Il faut savoir qu'une majorité des industries se trouvent elles, à l'ouest (Aéroport, Châtelaine, Vernier Meyrin, Vernier, Zimezza) et au sud du Canton (Plan les Ouates, Carouges, Perly), de plus à proximité de l'A1 (autoroute Aéroport Cointrin, Bardonnex, Annecy (A41), Chamonix, Bellegarde (A40). Ce qui permet à de nombreux frontaliers et transfrontaliers de se retrouver rapidement dans la banlieue rurale savoyarde dans un panorama envié par tous.

Ce qui nous interroge des pénétrantes des trams, Annemasse, St Julien en Genevois ou St Genis ! Est-ce le bon choix pour rejoindre la gare de Cornavin avec 45' par trajet.

Genève est commanditaire des mobilités de son Canton et du Grand Genève. Elle n'en fait qu'à sa tête, puisqu'elle apporte une contribution financière importante et restant le pôle d'attractivité de la Région FVG. En effet une collaboration plus étroite et plus réfléchie à l'exemple du choix de la liaison CEVA (un projet de 100 ans alors qu'à l'époque on ne connaissait pas la facilité de nous déplacer comme aujourd'hui) eut été nécessaire. On aurait pu privilégier le barreau Sud, celui-ci aurait offert les mêmes liaisons avec le centre de Genève, mais trois fois moins coûteuses.

*Encore mieux, ceci aurait permis de doubler le réseau RFF du pied du Salève dans la décennie de faire circuler le RER (Grande ceinture de l'Agglo), vers St Julien en Genevois en 12' contre 45' avec le tram ou Valleiry en 20', (***) avec la création du « shunt » d'Etrembières vers La Roche sur Foron et ainsi, obtenir des liaisons en 35' contre 45' avec le CEVA-RER. Ceci fournirait une amélioration non négligeable pour les trajets vers St Gervais et Annecy.*

*(***) Tribune de Genève : Stadler Rail (société suisse spécialisé dans la conception de matériel roulant (wagons, motrices, trams et bus haut niveau) pourrait s'installer sur l'ancien site Logidis à Valleiry avec à la clé une embauche de 350 à 500 personnes.*

Le saint-gallois Stadler, candidat à la fourniture des trains en rivalité avec le français Alstom, compte l'établir, avec 300 emplois à la clé, sur un site acquis à Valleiry (Haute-Savoie). «Placer l'entretien sur une voie unique et excentrée par rapport au réseau engendrera un surcoût annuel d'un million de francs, prédit Alain-Dominique Mauris, président du PLR. Il a été acté en 2010 que l'entretien se ferait dans le centre CFF de Sécheron. Il n'y a qu'une trentaine d'emplois à la clé, pas 300 – un chiffre qui implique que Stadler construise ses rames à Valleiry.»

Le réseau ferroviaire RER -CEVA restera peu attractif sur la zone frontalière française

Le pôle RFF et CFF d'Annemasse restera déficitaire, en terme de capacité de transports, dans un rayon de 10 km, à cause de la suppression de nombreux arrêts SNCF avant les années 1995.

L'analyse de l'Association Développement Transports 74 est que, si les gens se désintéressent, aujourd'hui, de la mobilité avec le TER et, plus tard, de l'utilisation du futur RER –CEVA c'est parce que les pôles d'activités industrielles ou commerciaux de Genève et Annemasse se situent en dehors de leurs centres.

*Les gares ou haltes fermées par la SNCF : 'Etrembières, Monnetier Mornex, Pers Jussy-Chevrier en direction de La Roche sur Foron (****), St Cergues-les Voirons, Machilly en direction d'Evian et Bossey Veyrier, Bas Collonges en direction de St Julien en genevois (****) devraient être rouvertes afin de rendre le RER attractif et compétitif (par rapport à la voiture) en offrant des liaisons périphériques inter urbaines..*

En regardant le tracé du RER Ceva, celui-ci est intéressant pour Genève, mais, hélas, pas très performant pour la Hte Savoie, puisque les transversales routières sont, telles que prévues dans les prévisions, suffisamment conséquentes pour ne pas être abandonnées par les automobilistes au profit des transports collectifs transfrontaliers.

Nous regrettons que cette liaison RER CEVA ne soit pas plus compétitive pour les déplacements de pôle à pôle, ce qui risque d'entraîner un déficit voyageurs depuis la France.

*(****) Ces axes occasionnent un rebroussement ou rupture de charge à Annemasse pour utiliser le RER-CEVA-CFF avec une perte de temps de 20' à 40'.*

Genève, elle, fait la sourde d'oreille !

Pour en savoir plus : lien : [http://agfut-dtc.74.over-blog.com/tag/CEVA%20\(Cornavin%20Eaux%20Vives%20Annemasse\)/](http://agfut-dtc.74.over-blog.com/tag/CEVA%20(Cornavin%20Eaux%20Vives%20Annemasse)/)