

Rhône-Alpes
Auvergne

Acteurs de l'économie

LA
TRIBUNE

acteursdeconomie.com

CEVA le bout du tunnel ?

KÉOLIS, L'INDÉTRÔNABLE

Vincent Kaufmann

LA RÉVOLUTION AUTOMOBILE

Françoise Benhamou

ET SI TOTAL QUITTAIT LYON ?

Marc Augé



L 16956 431 F 9,50 € RD
Juillet-Août 2016 9,50 euros



Tunnel de Pinchat, front d'attaque de Carouge-Bachet.



CEVA

UNE LOCOMOTIVE SANS WAGONS ?

ENQUÊTE. DIDIER BERT AVEC DANNY BAUMANN (AGEFI SUISSE)

La future liaison ferroviaire entre Genève et Annemasse baptisée CEVA est appelée à révolutionner le paysage économique transfrontalier. D'ici son lancement programmé en décembre 2019, nombre d'écueils devront être levés. Côté Suisse, le volet financier et le schéma infrastructurel font l'objet de contestations, en France l'insuffisance des moyens octroyés et la responsabilité de la SNCF, « coupable », de négliger le réseau, sont stigmatisées. À quand le bout du tunnel ?

La construction du RER du Grand Genève est lancée.

Ce chantier au coût de 1,41 milliard d'euros (dont 234,2 pour la partie française) reliera, en décembre 2019, les gares d'Annemasse et de Genève, en visant le report d'une partie des 550 000 déplacements quotidiens entre la zone frontalière française et la ville suisse.

Jusqu'à présent, ces trajets s'effectuent largement par la route engorgée de part et d'autre de la frontière par les 90 000 travailleurs frontaliers qui franchissent, chaque matin, la frontière pour se rendre à leur travail dans le canton de Genève. Des déplacements qui ne font qu'augmenter... « Les projections démographiques laissent supposer que ce dynamisme n'est pas prêt de s'arrêter, observe Gabriel Doublet, maire de la commune frontalière de Saint-Cergues, vice-président à l'Assemblée régionale du Genevois français (ARC Syndicat mixte), et d'Annemasse Agglo. Notre territoire s'en sort bien, donc nous attirons. Comme Genève construit trop peu, des Suisses ne parviennent plus à se loger dans le canton. Ils viennent donc s'installer de ce côté de la frontière. »

Cet afflux de population se traduit le matin et en fin de journée par des bouchons routiers qui parsèment la cuvette lémanique et conduisent à dégrader la qualité de son environnement. « Nos taux de pollution sont comparables à ceux de la

vallée de l'Arve dont on entend parler plus souvent », souligne Gabriel Doublet. Ces points noirs contribuent-ils à alimenter le sentiment anti-frontalier côté Suisse ? « Je suis convaincu que le rejet des frontaliers par une partie de la population helvète est lié avant tout aux nuisances apportées par les transports routiers, affirme Jean-François Besson, secrétaire général du Groupe-ment transfrontalier européen (GTE). Lorsque vous voyez passer 10 000 voitures devant votre portail, cela crée des tensions ! » « Le CEVA doit permettre de faire tomber un certain nombre d'a priori culturels, renchérit Patrick Mignola, vice-président délégué aux Transports à la région Auvergne Rhône-Alpes. Nous serons tous gagnants en termes d'échanges économiques, touristiques et culturels. »

ATTENDU DEPUIS 135 ANS

Pour construire le CEVA (pour Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse, les deux gares genevoises et la gare française qui seront reliées), la Suisse et la France ont déjà réussi à surmonter les difficultés rencontrées par le passé pour collaborer sur des infrastructures concrètes. Des partenaires des deux pays (autorités politiques et compagnies de chemins de fer) se sont entendus pour connecter leurs réseaux ferroviaires entre Genève et Annecy. Il faut dire que le projet initial date de... 1881. La vitalité des échanges en zone frontalière aura fini par permettre au projet de se concrétiser théoriquement en décembre 2019, après quatre années de travaux. Les 16 kilomètres de ligne ferroviaire du CEVA connecteront alors les réseaux suisses et français, se félicite la SNCF dans un dossier de presse publié au printemps, mais refusant tout autre commentaire. À la mise en service du CEVA, ce sont 230 kilomètres de lignes et plus de 40 gares qui seront connectées dans un rayon de 60 kilomètres, et toucheront une population d'un million d'habitants. Ce réseau étendu, dénommé Léman Express, sera alors un vrai RER de métropole internationale. La connexion du CEVA avec le réseau ferroviaire secondaire d'Annemasse jusqu'à Bellegarde, Annecy et Saint-Gervais pourrait alléger la pression immobilière en zone frontalière, précise Jean-François Besson : « Cela pourrait encourager à s'installer plus loin dans l'arrière-pays. »

Mais pour que le Léman Express atteigne sa promesse de routes moins engorgées, d'un immobilier moins inflationniste, d'un air moins pollué, encore faudra-t-il que certaines conditions soient réunies. « La clé sera la capacité d'irrigation

côté français pour amener le plus de personnes possible en gare d'Annemasse, assure Jean-François Besson. Ce sera déterminant. Cela suppose des liaisons ferroviaires nombreuses et de qualité entre Annemasse et les autres villes du département. »

Or, la métropole internationale du Grand Genève risque bien de ne pas trouver de connexion avec ses territoires périphériques. C'est la crainte de l'Association rail Dauphiné Savoie Léman (ARDSL). « Le CEVA est un projet absolument essentiel, structurant, attendu, sur lequel de nombreux acteurs politiques et associatifs se sont battus depuis une dizaine d'années, avance Claude Brasier, son président. Nous sommes persuadés que la fréquentation sera au rendez-vous, mais il ne faut pas se contenter d'un projet au rabais ! »

UNE OFFRE DÉJÀ DÉFICIENTE

« Comment la SNCF sera-t-elle capable de rehausser son offre de trains alors qu'elle ne cesse d'en supprimer depuis dix ans ? se demande Claude Brasier. En Rhône-Alpes, la compagnie de chemins de fer (la SNCF, NLDR) supprime des trains en raison du manque de mécaniciens, y compris en Haute-Savoie où l'offre est déjà rachitique. » Contrairement à la Suisse, où les trains sont réputés arriver à l'heure, la qualité du trafic actuel côté français laisse à désirer. « Dès qu'un train rencontre un problème, un effet domino se fait sentir sur l'ensemble du réseau, constate le président de l'ARDSL. Les Suisses prévoient des trains de réserve qu'ils font partir dès que l'un d'eux est en retard. »

« L'enjeu n'est pas seulement le CEVA, mais bien le Léman Express »

En Haute-Savoie, certaines lignes de TER connaissent des trous de quatre heures en journée, observe-t-il. Même la ligne reliant actuellement Genève et Bellegarde, dans l'Ain, subit des restrictions, malgré sa fréquentation par les frontaliers. En 2015, Lyria, la société détenue aux trois quarts par la SNCF, a commencé à supprimer des arrêts du TGV reliant Genève à Paris. Une pétition et la mobilisation des élus locaux ont poussé le président de la SNCF Guillaume Pépy à concéder le maintien de la desserte de Bellegarde, « sous réserve de stabilité à moyen

L'AGEFI



www.agefi.com



“ L'INTELLIGENCE ÉCONOMIQUE EN DIRECT ”

Offre d'essai 1 mois à 29.^{CHF}

Livraison du quotidien du lundi au vendredi
+ accès numérique à tous nos contenus
+ inclus Indices, Agefi Magazine, Work, Agefi Immo,
Agefi Life et Agefi Bliss (selon la périodicité)

Cette offre est valable toute l'année et non renouvelable. TVA et frais de port inclus.

Abonnement sur www.agefi.com/abo

L'AGEFI
agefi.com   

terme de ses coûts d'infrastructure sur l'axe Paris-Genève », écrit-il dans un courrier adressé en mai à Sophie Dion, députée Les Républicains du Mont-Blanc. Mais les arrêts supprimés ne seront pas rétablis. Contactée par *Acteurs de l'économie-La Tribune*, la SNCF indique que la décision sur le cadencement définitif du Léman

traversée par une voie unique : les installations ferroviaires n'ont pas évolué depuis les années 1900, tonne Jean-Marc Peillex, maire de Saint-Gervais. Accélérer un cadencement nécessite des infrastructures qui le permettent. Aujourd'hui, la théorie prétend accélérer le cadencement, tandis que la réalité montre la difficulté à y parve-

« UN GRAND ILLUSIONNISTE »

Le maire de Saint-Gervais pointe le responsable : « Le président de la SNCF est un grand illusionniste. Il ne s'intéresse qu'aux grandes lignes et aux grandes métropoles. Aujourd'hui, on met quatre heures pour relier Saint-Gervais à Lyon... Dans le même temps, vous pouvez faire un aller-

« La volonté d'améliorer le réseau ferré en vallée de l'Arve est une belle chimère. Seuls les enfants peuvent y croire. Le président de la SNCF est un grand illusionniste »

Express n'a pas encore été prise. « Nous devons nous exprimer avec nos partenaires, répond Marie-Anne Maire, directrice de la communication SNCF Voyageurs à la direction régionale TER. Nous sommes seulement opérateurs sur les trajets. »

UNE INFRASTRUCTURE OBSOLETE

Et même si la SNCF parvenait à mettre suffisamment de trains ponctuels en circulation, l'obsolescence de l'infrastructure ferroviaire haut-savoiarde – hors CEVA – semble rédhitoire si d'importants travaux ne sont pas engagés d'ici 2019. « Il faut moderniser l'ensemble du réseau ferroviaire en Haute-Savoie, affirme le président de l'ARDSL. Entre Annemasse et Annecy, on repère une voie de croisement tous les six kilomètres. Ce n'est pas adapté à un trafic moderne. » Et ce n'est pas le seul point noir... « La vallée de l'Arve est

nir. » Difficile ou impossible? « Ce serait possible... mais la SNCF n'a aucune volonté de le faire puisque les terrains nécessaires pour passer en double voie ont été vendus, affirme l'élu. Leur volonté d'améliorer le réseau ferré en vallée de l'Arve est une belle chimère. Seuls les enfants peuvent y croire. On nous supprime le train de nuit, la moitié des TER sont des autocars. Si l'on continue à ce rythme, sans travaux d'infrastructures, le CEVA ne servira qu'à Genève. Le reste de la Haute-Savoie n'aura fait que payer un équipement quasiment suisse. » Le coût des deux kilomètres de CEVA qui se trouvent en territoire français est de 234 millions d'euros, comprenant la construction de l'ouvrage et la restructuration des gares d'Annemasse et du Chablais (financés par l'État, la Région, le département de Haute-Savoie et les agglomérations d'Annemasse et du Chablais).

retour entre Paris et Lyon en deux heures ! » Jean-Marc Peillex ne croit pas que des travaux puissent être réalisés à temps. « Le contrat de plan État-Région ne prévoit que quelques centaines de milliers d'euros pour financer l'étude de modernisation de la voie, mais pas un centime pour faire les travaux d'ici à 2020 », constate-t-il.

Qu'il s'agisse de mettre davantage de trains en circulation ou de financer des travaux supplémentaires, la possibilité de voir le Léman Express irriguer efficacement la Haute-Savoie dépend avant tout du financement qui sera injecté dans le réseau, ajoute Claude Brasier. « Le contrat de plan État-Région 2015-2020 prévoyait le financement du CEVA et l'aménagement des gares, mais les autres aménagements étaient renvoyés au contrat de plan suivant », répond Patrick Mignola. Or, l'enjeu n'est pas seulement le CEVA, mais bien le Léman Express. Des lignes de TER vont devenir des lignes de RER. Certaines verront le trafic doubler. Avant de préciser : « Je suis prêt à investir davantage sans attendre 2020. Il faut renforcer la robustesse et la fiabilité des trois lignes d'accès au CEVA (Bellegarde, Annecy, Saint-Gervais, NDLR). Et nous prendrons tous les moyens nécessaires pour cela. » Dans quel délai ? « Des études seront rendues en septembre, et nous mobiliserons des financements dès l'an prochain. Je ne veux pas attendre 2019 pour que l'on se rende compte que des retards ont été pris à Bellegarde, à Annecy et à Saint-Gervais, qui déstabiliseraient l'ensemble du service apporté aux voyageurs. »

« Nous savons que le contexte budgétaire est difficile pour les collectivités locales, y compris pour la Région. La SNCF maîtrise mal ses propres coûts ? Où la Région trouvera-t-elle les ressources pour financer ce saut d'offre ? », s'interroge tout de même Claude Brasier. //

UN PEU D'HISTOIRE

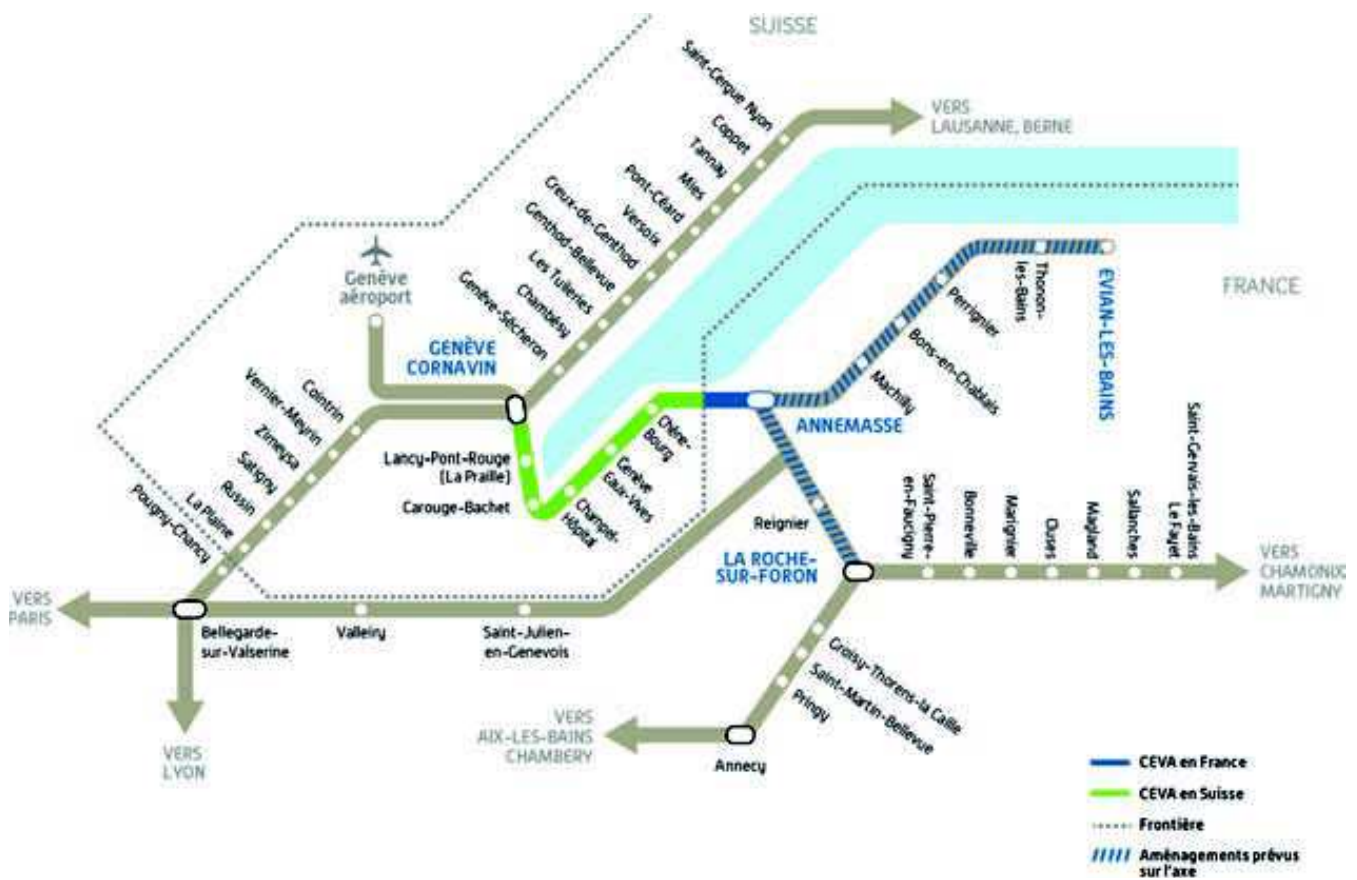
Le débat sur cette ligne franco-suisse est (très) ancien et cristallise les tensions depuis des années. D'un point de vue historique, cette liaison ferroviaire prend réellement forme avec la convention du 7 mai 1912, entre la Confédération helvétique et l'État de Genève. Les Chemins de fer fédéraux (CFF) s'engagent à construire le raccordement entre la gare Cornavin et les Eaux-Vives (qui fait partie du CEVA actuel). La Première Guerre mondiale retardera le processus et ce n'est qu'en 1941 que la mise en chantier du tronçon Genève-La Praille démarrera. En 2000, le Conseil d'État genevois demande l'achèvement du raccordement à la confédération. Vingt-quatre députés de partis divers déposent un projet de loi ouvrant un crédit de six millions de francs (5,43 millions d'euros) afin de réaliser ce tracé devant relier la gare de Cornavin à Annemasse en passant par la Praille et les Eaux-Vives. Le Canton prend donc les choses en main pour que cette liaison ferroviaire prévue depuis la Convention de 1912 voie enfin le jour. La mise en service est prévue pour décembre 2019. //DB



« Sans travaux d'infrastructures, le CEVA ne servira qu'à Genève. Le reste de la Haute-Savoie n'aura fait que payer un équipement quasiment suisse »

Gare Eaux Vives.

© CEVA



© CEVA France



Gare Champel-Hôpital.

ANTOINE DA TRINDADE « UN PROJET DE MOBILITÉ STRUCTURANT POUR LA RÉGION »

Des premières prévisions à l'enveloppe finale, le financement aura mobilisé un surplus de près de 800 millions de francs suisses, provoquant la colère des opposants auxquels Antoine Da Trindade, directeur du projet CEVA, répond.

DANNY BAUMANN

En octobre 2009, le Conseil d'État validait un budget de 1,47 milliard de francs (1,33 milliard d'euros) pour la réalisation du projet CEVA, finalement porté à 1,56 milliard (1,41 milliard d'euros). En 2015, celui-ci est estimé à 200 millions francs de plus (180 millions d'euros) selon des informations parues dans la presse. Quelles sont les raisons de cette augmentation ? D'ici décembre 2019 et sa mise en service, quel sera le coût final ?

Le devis est de 1,56 milliard de francs suisses et non 1,76, hors renchérissement. La différence entre 1,47 milliard de francs et 1,56 provient d'une part des six millions de francs votés en supplément par les députés du Grand Conseil (soit 13 millions avec la part fédérale), d'autre part des 29,3 millions de francs devisés pour les aménagements supplémentaires de la gare de Lancy-Pont Rouge, enfin des 52 millions prévus pour les indemnités de tiers et d'autres aspects fonciers. Fin décembre 2015, la prévision des coûts finaux s'élève à 1,57 milliard de

francs en base de prix 2008. À noter que ce montant ne comprend aucune réserve pour les risques du projet – estimés à 188 millions de francs.

Cependant, pour les voies d'accès et les aménagements des différents sites, ils sont à la charge des communes et non pris en compte dans le budget...

Le protocole d'accord de 2002, signé par la Confédération, le Canton et les Chemins de fer fédéraux, excluait l'aménagement des voies d'accès et du périmètre des gares. Le projet CEVA n'a pas pour objet de conduire ces aménagements, si bien qu'aucun budget n'est inclus dans le financement.

Le projet a été soumis à une votation le 29 novembre 2009 et accepté à 61,2% par la population genevoise. Au vu des différents problèmes soulevés et notamment des dépassements budgétaires, pensez-vous que le résultat du vote aurait été le même aujourd'hui ?

Il ne nous appartient pas de nous exprimer au nom des Genevois. Mais nous pouvons penser qu'en 2009, les habitants se sont prononcés sur un crédit complémentaire, avant tout pour un projet de mobilité structurant pour la région. Il semble y avoir un consensus sur les besoins d'amélioration de la mobilité au sein du Grand Genève.

Le CEVA est régulièrement mis en avant comme un métro. Le manque de flexibilité de celui-ci (cinq stations sur un tronçon de 16 kilomètres) est pourtant souvent décrié. N'est-ce pas là l'une des grandes problématiques du projet ?

Le CEVA n'a jamais eu vocation à être un métro. Il s'agit bien plus que cela, puisque c'est une voie ferroviaire qui relie les réseaux ferrés français et suisse à travers le territoire genevois. En construisant 16 kilomètres de ligne et cinq gares, le CEVA permettra de connecter 45 gares entre elles, et de créer un réseau de 230 kilomètres de ligne ferroviaire sur toute

la région : il s'agit du Léman Express. La philosophie est donc bien différente, puisque l'on pourra se rendre, sans changer de train, de Coppet (canton de Vaud) à Champel (Genève), ou de Thonon-les-Bains à Lancy-Pont-Rouge (en Suisse), par exemple. La desserte fine sera assurée par les transports publics genevois et français.

D'autres critiques s'élèvent quant aux choix de placement des stations. De quelle manière ceux-ci ont-ils été décidés ?

Il a été établi selon des critères urbains, validés par le Grand Conseil. Ainsi la station de Champel desservira les Hôpitaux universitaires de Genève (HUG), un des plus importants employeurs du canton avec environ 10 000 salariés, sans parler des visiteurs et des personnes s'y rendant pour des soins ambulatoires. La station de Carouge-Bachet se situe à l'entrée sud de Genève et constituera un pôle d'échange multimodal important avec l'autoroute de contournement et les Transports publics genevois (TPG). Qui plus est, ce quartier est en plein développement immobilier. Il sera aussi important autour des stations des Eaux-Vives, avec notamment la Nouvelle Comédie de Genève, mais également



« Le projet a peut-être des opposants mais il a aussi beaucoup de supporters. »

de Lancy-Pont-Rouge qui desservira le futur quartier du PAV (Praille-Acacias-Vernet). Les constructions autour de ces trois dernières stations sont possibles grâce à l'enfouissement du tracé CEVA et permettent la création de plus de 4 000 logements et de surfaces d'activités nouvellement créées autour des gares. De façon globale, plus de 240 000 personnes travailleront ou habiteront à moins de 500 mètres d'une station CEVA.

Depuis le départ, le projet CEVA cristallise les tensions malgré son adoption par une majorité de Genevois. Que répondez-vous aux plus sceptiques ?

Ce projet a également beaucoup de supporters. Nous pouvons facilement nous en rendre compte lors d'événements que nous organisons à cette fin. Une manière de répondre ainsi aux sceptiques en soulignant que le CEVA permettra à Genève de développer un véritable RER, comme ce fut le cas à Zurich, il y a plus de 30 ans. Pour eux, il paraît aujourd'hui difficile d'envisager leur région sans ce RER. Donc, nous pouvons souhaiter le même succès à Genève.

Une continuité est prévue au projet CEVA que ce soit en France ou en Suisse. Qu'en est-il aujourd'hui ?

La continuité opérationnelle sera assurée par le Léman Express qui mettra en œuvre une offre circulant sur 230 kilomètres de ligne. Outre le RER, des trains « Régio-Express » iront de Lausanne jusqu'à Annemasse en passant par Lancy-Pont-Rouge et Genève - Eaux-Vives. Concernant l'infrastructure, le développement ferroviaire de l'Arc Lémanique va se poursuivre notamment avec le projet Léman 2030 incluant, entre autres, l'extension souterraine de la gare Cornavin. //



Le projet alternatif au CEVA actuel proposé par l'Association pour une meilleure mobilité franco-genevoise.▼



« Nous ne nous opposons pas au CEVA, mais à sa forme actuelle. » Cette phrase de Wolfgang Peter, président de l'Association pour une meilleure mobilité franco-genevoise, résume parfaitement la bataille qu'il mène depuis maintenant une décennie. L'homme de loi déclare qu'il ne lutte pas pour ses propres intérêts. Au contraire, il souhaite défendre Genève et sa région et ne comprend pas qu'un tel projet ait été accepté alors qu'une solution alternative, « moins

a d'ailleurs publié une bande dessinée *Super CEVA dans la ville*, en novembre 2015, résumant de façon ludique les arguments des opposants. Le premier concerne ce qu'ils désignent comme des mensonges sur les coûts. Le projet pour la partie en territoire suisse était devisé au départ en 2002 à 941 millions de francs (851 millions d'euros) alors qu'il atteint aujourd'hui 1,47 milliard de francs. Le deuxième met en avant une mobilité transfrontalière insuffisante : le CEVA ignore le pôle Saint-Julien/Bardonnex, et le réseau ferroviaire au-delà d'Annemasse

LES OPPOSANTS SUISSES MOBILISÉS

DANNY BAUMANN

chère », existe. Le 29 novembre 2009, une votation populaire était programmée sur l'acceptation ou non du projet actuel du CEVA. Un plan alternatif avait ainsi été proposé par les opposants : une ligne reliant Genève-Cornavin à Annemasse par la ligne existante du pied du Salève. Une gare-relais avec un parking d'échange (P+R) de 4 000 places à Bardonnex (Suisse) et un tram rapide en tranchée couverte reliant Annemasse à Genève Eaux-Vives. Selon eux, ce projet alternatif permettait, entre autres, une économie de 600 millions de francs suisses (543 millions d'euros) et ouvrirait deux portails à Annemasse et Bardonnex au lieu d'un seul avec le CEVA actuel (qui ne relie que la première).

« MENSONGES » SUR LES COÛTS

Finale, la population a plébiscité le CEVA à 61,2 %. Wolfgang Peter, lui, continue son combat, estimant que « le peuple est mal informé. » Son association

est vétuste. Un manque d'engagement de la France pour développer ce réseau est également pointé du doigt. Ils fustigent par ailleurs les concepteurs du projet sur la mauvaise répartition des stations et leur mauvais placement. Le CEVA ne dessert pas des points clés de la ville tels que la place centrale de Plainpalais, l'Université de Genève et surtout l'aéroport genevois. Pour terminer, un des arguments fait du CEVA un train dit de grandes lignes et non un métro alors qu'il a été présenté comme tel. Les cinq stations prévues sur le tracé de 16 kilomètres n'offriraient pas assez de flexibilité et ne correspondraient pas à un métro tel qu'il est visible dans d'autres agglomérations urbaines. D'autres problèmes tels que les nuisances, la gestion des gravats, le non-respect de l'environnement ou encore la mauvaise gestion du matériel roulant (deux systèmes différents, français et suisse) ainsi que le manque de gestion commune des conventions de travail sont soulignés. //